ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА ПО АРХИТЕКТУРЕ

СЕРИЯ АРХИТЕКТУРА СТРАНЫ СОВЕТОВ
ВЫПУСК V

В. Л. ОРЛЕАНСКИЙ

ПЛАНИРОВКА И РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСКВЫ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
АРХ. В. А. ШКВАРИКОВА

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
МОСКВА — 1939 г.

I.

ИСТОРИЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ

„План, подписанный тов. Сталиным, не может быть не выполнен".
Л. М. Каганович

В условиях капиталистического строя вся система городского хозяйства является источником эксплоатации трудящихся.

Присущие капиталистическому строю кричащие противоречия роскоши и нищеты, пресыщения и голода особенно ярко выражены в капиталистических городах.

Ленин писал в 1895—1896 гг.: «Роскошь и мотовство во всех этих классах богачей достигли небывалых размеров, и парадные улицы больших городов застроились их княжескими палатами и роскошными замками. Но положение рабочего по мере роста капитализма все ухудшалось...

Заработок найти становилось все труднее и труднее и рядом роскошными палатами богачей (или на окраинах городов) росли лачуги рабочих, принужденных жить в подвалах, в переполненных сырых и холодных квартирах, а не то и прямо в землянках около новых промышленных заведений» (Ленин, т. I, стр. 454).

Проблема ликвидации трущоб, в которых ютится городская беднота, стояла и стоит перед капиталистическим миром, но эта проблема для него неразрешима.

«Очаги заразы, возмутительнейшие пещеры и ямы, в которые капиталистический способ производства загоняет еженощно наших рабочих, не уничтожаются, нет, они попросту... переносятся в другие места. Та же экономическая необходимость, которая создала их на первом месте, создает их и на втором. И пока существует капиталистический способ производства, до тех пор глупо решать отдельно жилищный или какой-либо другой общественный вопрос, затрагивающий судьбу рабочего. Решение заключается в уничтожении капиталистического способа производства, в присвоении самим рабочим классом

всех средств жизни и орудий труда» (Фр. Энгельс, Жилищный вопрос, Соцэкгиз, М. — Л. 1932, стр. 67—68).

Только Великая Октябрьская социалистическая революция создала условия как для радикального разрешения жилищного вопроса, так и для социалистической реконструкции городов в целом.

И только тогда, когда победоносное социалистическое строительство создало необходимые материальные и технические возможности, большевистской партией и правительством был конкретно поставлен вопрос о генеральном плане реконструкции г. Москвы.

В 1931 г. на июньском пленуме ЦК ВКП(б) по инициативе товарища Сталина был поставлен доклад Л. М. Кагановича «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР».

В решениях пленума даны основные установки о путях развития городов СССР и, в частности, о путях развития Москвы.

«Учитывая, что дальнейшее развитие промышленного строительства страны должно итти по линии создания новых промышленных очагов в крестьянских районах и, тем самым, приближать окончательное уничтожение противоположности между городом и деревней, пленум ЦК считает нецелесообразным нагромождение большого количества предприятий в ныне сложившихся крупных городских центрах и предлагает в дальнейшем не строить в этих городах новых промышленных предприятий, в первую очередь не строить их в Москве и Ленинграде, начиная с 1932 г.»[1].

Запрещение строительства новых предприятий в Москве и Ленинграде еще раз подтверждено в резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. Молотова о третьей пятилетке, причем это запрещение распространено также на Киев, Харьков, Ростов-на-Дону, Горький и Свердловск.

Этими решениями дана установка на правильное размещение производительных сил, способствующее быстрейшему промышленному развитию отсталых в прошлом крестьянских районов и национальных республик и областей. Вместе с тем, эти решения, отвергая безграничный рост крупных городов в СССР, в противоположность капиталистическим городам, предопределяют развитие наших городов по плану.

Пленум дал задание развернуть работы по составлению генерального плана реконструкции Москвы:

---

[1] Пленум ЦК ВКП(б), июнь 1931 г., ОГИЗ, «Московский рабочий», стр. 41.

«Одновременно с текущими мероприятиями и выполнением программы капитальных работ этого года необходимо развернуть серьезную научную технико-экономическую разработку плана развития московского городского хозяйства, скорейшего приведения его в соответствие с бурным ростом промышленности и населения и соответственной распланировки г. Москвы, как социалистической столицы пролетарского государства» [1].

В постановлении пленума дано конкретное указание о размещении строительства:

«При планировке Москвы как социалистического города, в противоположность капиталистическим городам не должна допускаться чрезмерная концентрация на небольших участках больших массивов населения, предприятий, школ, больниц, театров, клубов, магазинов, столовых и т. д.» [2].

Наряду с этими директивами, пленум принял решение о постройке в Москве метро и о сооружении канала Москва—Волга.

На основе директив пленума ЦК, московскими организациями по указаниям товарища Сталина, под непосредственным руководством Л. М. Кагановича, были развернуты работы по составлению генерального плана реконструкции Москвы.

В 1931—1932 гг. был произведен конкурс на идею планировки г. Москвы. В 1933 г. по мысли тов. Л. М. Кагановича были организованы архитектурно-планировочные мастерские по разработке генерального плана реконструкции г. Москвы. Москва сделалась всесоюзной лабораторией градостроительства.

14 июля 1934 г. основы этого плана были доложены на совещании при ЦК ВКП(б), на котором присутствовали руководители партии и правительства, представители московских организаций и более 50 архитекторов и других специалистов. ЦК и правительство одобрили представленные МГК ВКП(б) и Моссоветом основные наметки плана и поручили представить на утверждение окончательный план.

На этом совещании товарищ Сталин дал руководящие указания, касающиеся дальнейшего развития и планировки Москвы.

Тов. Каганович, излагая на пленуме Моссовета в июле 1934 г. дирек-

---

[1] Пленум ЦК ВКП(б), июнь 1931 г., ОГИЗ, «Московский рабочий», стр. 36.
[2] Там же, стр. 43.

тивы товарища Сталина о путях развития и планировки Москвы, говорил:

«В своем плане Москвы мы отвергли крайности. Товарищ Сталин, отметив, что позиция, занятая московскими организациями в планировке Москвы, правильна, указал, что в перестройке города мы должны вести борьбу на два фронта. Для нас неприемлема и позиция тех, кто отрицает самый принцип города, кто тянет нас к оставлению Москвы большой деревней, и позиция сторонников излишеств урбанизации, тех, кто предлагает строить город по типу капиталистических городов с чрезмерной переуплотненностью населения».

«История, — говорил товарищ Сталин на совещании, — показывает нам, что наиболее экономным типом расселения в промышленных районах является город, дающий экономию на канализации, водопроводе, освещении, отоплении и т. д. Поэтому неправы те, которые предлагают растянуть город на 70 — 100 км, т. е. превратить его в деревню и лишить его всех преимуществ коммунального обслуживания и культурной городской жизни. Мы должны строить по крайней мере 6-7-этажные дома, а для некоторых общественных учреждений допускать 15 и даже 20 этажей» [1].

Разработанный на основе указаний товарища Сталина генеральный план реконструкции Москвы был 10 июля 1935 г. утвержден Советом Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б).

Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР является документом всемирно-исторического значения.

То, о чем могли только мечтать лучшие умы, о чем рисовали фантастические картины предшественники научного социализма — утописты, впервые в истории человечества воплотилось в конкретный деловой план реконструкции огромного города, принятый партией и правительством страны социализма, у которых слово никогда не расходится с делом.

Этот план проникнут сталинской заботой о живом человеке, о гражданине нашей великой родины, о трудящихся нашей красной столицы.

Этот план является вместе с тем и документом огромной агитационной силы за наше социалистическое строительство, за дело Ленина—Сталина, за коммунизм. И это агитационное значение все время воз-

---

[1] Генеральный план реконструкции города Москвы, 1936 г. «Московский рабочий», стр. 45.

растает по мере претворения в жизнь великого сталинского плана реконструкции Москвы.

II.
ДОРЕВОЛЮЦИОННАЯ МОСКВА

Москву дореволюционную справедливо называли «большой деревней». В части благоустройства дореволюционная Москва не только далеко отставала от уровня европейских городов, но и была позади других крупных городов России. Каменных домов в Москве было только 31,8%, остальные — деревянные и смешанные. Одноэтажных домов было 51,5%, свыше трёх этажей — 2,9%. Располагались эти дома плотно и беспорядочно, нарушали границы улиц, стесняли и искривляли и без того узкие и кривые проезды и переулки, создавая запутанную систему улиц и «кривоколенных» переулков.

Дореволюционный транспорт. Конка на Садовой

Только 3% рабочих жило в пределах Бульварного кольца и около 5% в пределах Садового. Около полумиллиона жителей Москвы ютилось в каморках, лачугах, подвалах и фабричных казармах.

Купеческая городская дума в своем отчете за 1913 г. признавала, что 90% всех каморочно-коечных жильцов жило в сырых помещениях.

Частые эпидемии тифа, холеры и даже чумы заставляли ставить вопрос о сносе знаменитых ночлежек на Хитровом рынке. Вопрос этот «обсуждался» городской думой в течение пятидесяти лет, с 1864 г. по 1914 г., да так и не был разрешен из-за противодействия владельцев этих ужасных трущоб, извлекавших из них огромные прибыли.

Водопроводом и канализацией в основном были обслужены лишь центральные кварталы. За пределами Садового кольца подавляющая часть жилья была лишена самых элементарных удобств: на окраинах

План Москвы 1643 года (из атласа Мериана)

Садовая улица в конце 80-х годов прошлого столетия

жители пользовались водой из загрязненных колодцев, а примитивные выгребные ямы распространяли зловоние и заразу.

«Первая Мещанская улица является магистралью для большого района... В этом уголке города на сравнительно небольшой территории население живет в невозможных гигиенических условиях... Канализации нет. Очистка нечистот производится примитивным способом. День и ночь по большой проезжей многолюдной улице тянутся обозы, распространяя невозможный смрад...» («Московский листок», 24 июля 1912 г.).

За время многовековой истории Москвы царским правительством неоднократно делались попытки упорядочить застройку Москвы. Меры эти вызывались в основном боязнью пожаров, всегда представлявших для Москвы грозную опасность. Одной из последних мер были «высочайше» (т. е. самим царем) утвержденные в 1889 г. красные линии, регулирующие застройку улиц. Однако все эти указы и постановления, как правило, не соблюдались, и Москва застраивалась так же скученно и хаотично, как и прежде.

Стихийность роста Москвы наложила на архитектурный облик города отпечаток хаоса и случайности. Миниатюрная церковка XVII в.,

Старая Москва. Стена Китай-города

когда-то главенствовавшая над одноэтажной застройкой старинной Москвы, странно лепилась вблизи многоэтажной громады «доходных домов» XX в.; дворянский особняк в стиле ампир оказывался соседом целого ряда домов-казарм; старинные хоромы стояли рядом с трущобной застройкой XIX в. Даже робкие попытки направлять развитие Москвы по какому-то плану ограничивались в большинстве случаев одними проектами без всякого реального результата. Лишь немногие здания, большинство которых творения великих русских зодчих прошлого, действительно украшали город (постройки архитекторов Баженова, Казакова, Григорьева и др.). Но здания эти часто совершенно терялись среди домов-казарм позднейшей постройки. Так, например прекрасный памятник знаменитых русских архитекторов прошлого Казакова и Джилярди — здание 1-го Московского государственного университета — было затеснено и терялось в гуще позднейшей бесплановой застройки (снесенной в 1936 г.).

«Культурный» облик города характеризовался огромным количеством монастырей, монастырских подворий, более чем девятьюстами церквей и трактирами, которых было по переписи 1913 г. около 1 250 шт.

III.

НОВАЯ ПЛАНИРОВКА МОСКВЫ

До революции границей города был Камер-Коллежский вал. Территория Москвы составляла около 8000 га с населением до 1 600 000 чел. В настоящее время Москва имеет 29 391 га территории и свыше 4 000 000 жителей. Расселены эти 4 000 000 чел. на территории Москвы крайне неравномерно: в центре, в пределах Садового кольца, плотность в жилых кварталах составляет 1000 чел. на гектар, повышаясь в отдельных кварталах до 1 500 и даже 2 000 чел на гектар. За пределами Камер-Коллежского вала в жилых кварталах проживает в среднем 240 чел. на одном гектаре.

Промышленный облик Москвы изменился за годы революции и в особенности за годы сталинских пятилеток неузнаваемо. Построен целый ряд заводов-гигантов, оснащенных самой передовой техникой: автозавод им. Сталина, Шарикоподшипниковый завод им. Кагановича, завод «Станколит», велосипедный завод, мясокомбинат им. Микояна, ряд авиационных и электротехнических заводов.

Наряду с постройкой новых заводов расширялись, реконструировались, вооружаясь новейшей техникой, старые предприятия: «Динамо», «Серп и молот» и др., облик которых коренным образом изменился за годы революции.

Продукция московской промышленности в 1938 г. превосходила продукцию московской промышленности 1913 г. в 16,5 раз.

Автозавод им. Сталина дает ежегодно продукции на большую сумму, чем вся промышленность дореволюционной Москвы.

Мясокомбинат им. Микояна выпускает столько колбасных изделий, сколько выпускали их все колбасные фабрики царской России.

Старая «ситцевая» Москва превращена в центр передовой машиностроительной индустрии.

Красная площадь Мавзолей Ленина

Однако нецелесообразно неограниченно развивать промышленность в Москве и в связи с этим неограниченно развивать город, стягивая в него новые и новые миллионы населения. Такая политика в корне противоречила бы линии партии на равномерное развитие производительных сил страны и на индустриализацию национальных республик и областей. Поэтому СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. дал следующее четкое указание [1]:

«При определении размеров и планировки территории г. Москвы исходить из постановления июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. о нецелесообразности создания городов-гигантов с нагромождением большого количества предприятий в сложившихся крупных городских цент-

[1] См. «О генеральном плане реконструкции Москвы», Изд-во «Московский Рабочий», М. 1935, стр 5. Ссылки на постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР о реконструкции Москвы цитируются также ниже по этому изданию.

рах и недопустимости строить в дальнейшем новые промышленные предприятия в г. Москве.

В соответствии с этим ограничить пределы роста г. Москвы и принять в основу расчетов роста территории города численность городского населения примерно в 5 млн. человек, с полным обслуживанием бытовых и культурных потребностей этого населения (жилища, городской транспорт, водоснабжение и канализация, школы, больницы, торговая сеть, столовые и т. д.)».

В том же постановлении далее говорится:

«В интересах правильной организации территории г. Москвы и обеспечения здоровых условий для жизни населения вывести постепенно из г. Москвы все опасные в пожарном отношении и вредные в санитарно-гигиеническом отношении предприятия, а также отдельные, большей частью мелкие предприятия, расположение которых мешает планировке улиц и площадей города».

Красная площадь. Общий вид

Охотный ряд до революции

Для правильного размещения пятимиллионного населения и обеспечения полного обслуживания его бытовых и культурных потребностей территория Москвы должна быть увеличена до 60 000 га. Территория Москвы будет расширена следующим образом: на западе в нее будет включена территория, занимаемая Хорошевым и Щукиным (площадью 1700 га); на северо-западе и севере в Москву войдут: Тушино, Химки, Ховрино и Лихоборы (площадью 3100 га); на востоке и юго-востоке будут захвачены Измайлово (площадь 2445 га), Перово и Кусково (площадью 2400 га), Текстильщики, Люблино (площадью 4365 га), Новинки-Ногатино (площадью 815 га). Главным же образом развитие города будет направлено на юго-запад; в этом направлении к городу будет присоединена огромная территория от Кунцева до Царицына-Ленинского и от Ленинских гор до селения Теплый Стан.

Юго-западный район представляет собою прекрасную местность — высокую и сухую, с громадными массивами лесов со стороны господствующих ветров.

Если на горе Котельнической набережной поставить 6-этажный дом, то верхний этаж этого дома будет соответствовать уровню плато этой новой территории.

Охотный ряд после реконструкции. Гостиница «Москва».

Охотный ряд до реконструкции

Холмистый рельеф, изрезанность оврагами и долинами делают эту территорию особенно живописной. Озелененные овраги превратятся в живописно вьющиеся парковые дороги, ведущие к большим массивам лесов и парков города, а с высоких точек будут открываться далекие виды на окрестности.

Так как здесь отсутствует сложившаяся сеть дорог, промышленные и другие предприятия, весь этот район может быть спланирован с учетом всех требований социалистического градостроительства. Правда, холмистый и несколько изрезанный рельеф создает некоторые трудности при решении инженерно-технических вопросов подготовки территории, но трудности эти вполне преодолимы.

Планировка района учитывает сеть основных городских центров и связь их между собой. Ввиду того, что территория в значительной части предназначается для населения, связанного с промышленными районами юго-восточной части Москвы, новый район соединяется удобными прямыми магистралями с юго-западным и юго-восточным районами города. Парадной магистралью, соединяющей новый район с центральной частью города, будет проспект, ведущий к Дворцу Советов через Цен-

Охотный ряд после реконструкции. Дом СНК СССР

тральный парк на Ленинских горах. Из этого парка откроется широкая панорама новой социалистической Москвы с венчающим город грандиозным монументом величайшему гению человечества — В. И. Ленину. Общий размер новой юго-западной территории свыше 16 000 га. Из общего пятимиллионного населения Москвы расселено здесь будет до полутора миллионов человек, причем к 1945 г., согласно постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР, здесь должно быть построено не менее миллиона квадратных метров новой жилой площади.

На всей этой территории население должно быть расселено равномерно, по 400 чел. на гектар площади жилых кварталов. В местах, наиболее благоприятных для жилья, как, например, на набережных,

Вид из Кремля на гостиницу «Москва» и Дом СНК СССР

плотность заселения может быть поднята до 500 чел. на 1 га жилых кварталов.

Старая Москва оставила в наследство беспорядочно застроенные, переуплотненные, мелкие кварталы от 1,5 до 4 га, сложившиеся при заселении слобод и деревень, расположенных в свое время на территории нынешней Москвы.

Новая Москва должна иметь крупные жилые кварталы в 9—15 га, застроенные большими 6-7-этажными домами. Застройка кварталов должна обеспечить хорошее освещение и проветривание домов; должно быть также предусмотрено внутриквартальное озеленение, чтобы взрослые и особенно дети могли пользоваться зеленью у себя в квартале, не переходя для этого через заполненные движением улицы.

В начале работ по планировке Москвы делались самые различные предложения относительно системы планировки уличной сети. Одни предлагали сохранить существующий город как город-музей, с историческими и художественными памятниками — церквами, дворянскими усадебными домами и т. д., а новую Москву предлагали строить на но-

вой территории. Другие, напротив, предлагали сломать существующую Москву и строить город заново.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергли и те и другие предложения.

«ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что при определении плана Москвы необходимо исходить из сохранения основ исторически сложившегося города, но с коренной перепланировкой его путем решительного упорядочения сети городских улиц и площадей. Важнейшими условиями этой перепланировки являются: правильное размещение жилых домов, промышленности, железнодорожного транспорта и складского хозяйства, обводнение города, разуплотнение и правильная организация жилых кварталов с созданием нормальных, здоровых условий жизни населения города».

На протяжении многих веков в Москве сложилась так называемая радиально-кольцевая система планировки улиц.

Радиальные магистрали образовались на месте основных торговых путей и дорог. Улица Горького, бывшая Тверская,— это дорога на Тверь, а в дальнейшем и на Петербург. Такие наименования улиц, как Дмитровка, Калужская, Ордынка, Смоленская, показывают, что это бывшие дороги, которые радиусами сходились к Москве. Кольцевые магистрали проходят на месте окружавших когда-то город крепостных стен. Сочетание радиальных магистралей с кольцевыми образовало радиально-кольцевую систему уличной сети.

Реки, протекавшие через город, всегда привлекали к себе население, являясь естественным украшением города.

Поэтому в Москве одним из мест размещения дворянских усадеб в начале XIX столетия являлась долина реки Яузы, тогда еще сравнительно чистой и окруженной густой зеленью (дворец Разумовского — теперь Инфизкульт, дом Безбородко — теперь ММИ и др.).

С ростом промышленности стихийно размещаемые промышленные предприятия захватывали последние сохранившиеся по рекам свободные территории. Задымили фабрики, выросли высокие заборы, захирели, посохли деревья; население города потеряло речные просторы, чистую воду и украшающую ее зелень.

На Москва-реке возникли: в районе Красной Пресни — Трехгорная мануфактура, в Замоскворечьи — кожевенные заводы, на красивейшем участке Москва-реки и обводного канала, «Стрелке», поместилась кондитерская фабрика.

Манежная площадь. Гостиница «Москва»

Берега Яузы тоже были заняты промышленными предприятиями; здесь выросли красильные и текстильные фабрики купцов Гучковых, Носовых, Котовых. Река окрасилась сточными водами этих фабрик, берега покрылись тиной и отбросами. Яуза приобрела название «семицветной» и стала просто сточной канавой, а не рекой.

Берега, не захваченные промпредприятиями, использовались под свалки. На месте нынешнего Центрального парка культуры и отдыха им. Горького были свалки, на Фрунзенской набережной — свалки, на Бережковской, Дорогомиловской — свалки. Сравнительно благоустроенная набережная была только в самом центре, против Кремля, где были сооружены каменные подпорные стенки на протяжении около 4 км.

По генеральному плану реконструкции г. Москвы набережным отводится важнейшая роль.

«Превратить набережные Москва-реки в основную магистраль города с облицовкой берегов реки гранитом и устройством вдоль набережных широких проездов-улиц со сквозным на всем их протяжении движением...».

«Ввиду того, что набережные Москва-реки и Яузы после обводнения и облицовки их берегов гранитом, а также проведения асфальтированных проездов станут лучшей по удобству для жизни частью города, застройку их производить только жилыми и общественными зданиями».

Москва-река полноводная, одетая в гранит, с прекрасными новыми мостами, с широкими проездами по берегам, застроенная целостными архитектурными ансамблями, будет превращена в основную магистраль столицы.

Если архитектура городских улиц и кварталов в значительной мере определяет архитектурный облик города, то не менее ответственным является и архитектурное оформление реки в городе. Мосты, террасы, живописные лестницы, ведущие к мостам эстакады, монументальные здания по берегам реки — все это в сочетании с зеленью и зеркалом реки дает богатый материал для архитектурного оформления.

При оформлении набережных Москвы нельзя было придерживаться одного шаблона; при выборе решения нужно было принимать во внимание окружение и строящиеся по набережной новые здания. Так, например каменный парапет, поставленный вдоль Москва-реки, на канале заменен чугунной решеткой. Гончарная набережная оформлена иначе,

чем набережная у Центрального парка культуры и отдыха. Первая представляет из себя строгую спокойную стенку с прорывами.

Набережная Парка культуры и отдыха решена, как невысокий каменный бортик вдоль аллеи, идущей вдоль озелененных откосов Ленинских гор и прерывающейся богато оформленными сходами с каскадами и скульптурой.

Набережные должны быть застроены красиво и разнообразно. Обводнение Москва-реки превращает набережные в самые оживленные магистрали города, оформлению которых должно быть уделено особое внимание.

Особенно богатые возможности открываются перед архитектором при оформлении возвышенных набережных. Здесь застройка поднимается как бы на высокий пьедестал, отодвигаясь вглубь от улицы и давая возможность сразу обозревать целую архитектурную группу. Такими условиями рельефа богаты Котельническая, Гончарная, Смоленская и Ростовская набережные, где воздвигнутые и сооружаемые здания уже сейчас создают мощное впечатление при проезде по широкой водной магистрали.

Реконструкция магистралей города осуществляется путем расширения, спрямления и застройки существующих тринадцати радиальных магистралей, пробивки нескольких новых магистралей и создания трех основных магистралей-диаметров, пересекающих город через центр, которые являются скелетом нового плана.

РАДИАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА

План города Москвы строится, исходя из ярко выраженной идеи композиции основных магистралей-диаметров, подводящих к величайшему сооружению мира Дворцу Советов — памятнику великому Ленину.

Первый диаметр соединит северо-восточную часть Москвы с юго-западной; он проходит от Измайлова по Б. Черкизовской, Преображенской, Стромынке, Русаковской, Краснопрудной до Комсомольской площади, имея в этой части ширину от 47 до 60 м. От Комсомольской площади до площади Дзержинского диаметральная магистраль пойдет по вновь пробиваемой улице, параллельной улице Кирова. Кривая и узкая (18—20 м) улица Кирова в настоящее время застроена капитальными домами так, что расширять ее в ближайшее время было бы чрез-

Новые дома на улице Горького. Арх. Мордвинов

вычайно трудно. Гораздо легче пробить рядом новую улицу, которая будет иметь 43 м ширины и начало осуществления которой уже заложено постройкой ряда зданий. Дом Наркомзема Союза построен таким образом, что фасад его, противоположный выходящему на Орликов переулок, будет выходить на новую магистраль. Дом Наркомлегпрома на улице Кирова, построенный по проекту французского архитектора Корбюзье, одним фасадом выходит на улицу Кирова, а противоположным будет выходить на новую магистраль. Здание Наркомата оборонной промышленности на Уланском переулке закрепляет противоположную сторону новой магистрали.

От площади Дзержинского диаметр пойдет по уже расширенному Театральному проезду и Охотному ряду.

Далее от расчищенной от построек Манежной площади начинается проспект Дворца Советов.

Дворец Советов является величественным сооружением нашей эпохи.

Решение о его постройке было принято в 1922 г. на I Всесоюзном съезде советов по предложению С. М. Кирова:

«...от имени рабочих, — говорил тов. Киров, — я бы предложил нашему союзному ЦИК'у в ближайшее время заняться постройкой такого памятника, в котором смогли бы собираться представители труда. В этом здании, в том дворце, который, по-моему, должен быть выстроен в столице Союза, на самой красивой и лучшей площади, там рабочий и крестьянин должен найти все, что требуется для того, чтобы расширять свой горизонт. Я думаю, вместе с тем, что это здание должно явиться эмблемой грядущего могущества, торжества коммунизма не только у нас, но и там, на Западе.

О нас много говорят, нас всякий характеризует тем, что мы с быстротой молнии стираем с лица земли дворцы банкиров, помещиков и царей. Это верно. Воздвигнем же на месте их новый дворец рабочих и крестьян, соберем все, чем богаты советские страны, вложим все наше рабоче-крестьянское творчество в этот памятник и покажем нашим друзьям и недругам, что мы «полуазиаты», мы, на которых до сих пор продолжают смотреть сверху вниз, способны украшать грешную землю такими памятниками, о которых нашим врагам и не снилось».

(Из речи С. М. Кирова на I Всесоюзном съезде советов 1922 г.)

Дворец Советов будет представлять собою грандиозный памятник величайшему гению человечества — В. И. Ленину.

Самое здание явится пьедесталом в 315 м высотою для грандиозной фигуры Владимира Ильича Ленина, высотою в 100 м.

Дворец Советов будет иметь два зала — Большой и Малый. Малый зал рассчитан на 6 000 чел. Для сравнения можно напомнить, что Московский Большой театр вмещает около 2 000 чел. Большой зал рассчитан на 21 000 чел. Этот грандиозный зал, высотой в 100 м, будет перекрыт куполом.

Храм Христа Спасителя, который когда-то стоял на этом месте и был одним из величайших сооружений царской России, мог бы свободно уместиться в этом зале с куполом и с крестом!

Перед авторами проекта и строителями поставлены сложнейшие задачи: гигантский зал должен быть построен так, чтобы в нем удобно было работать, чтобы была обеспечена хорошая видимость, слышимость. Зал будет оснащен самой новейшей техникой с механическим подсчетом результатов голосования, с приспособлениями для вызова делегатов с любого места в зале и т. д. Здание будет оборудовано не-

обходимым количеством подъемников и эскалаторов с таким расчетом, чтобы 40 000 чел., которые единовременно могут разместиться во дворце, могли быть эвакуированы в 30 минут.

Малый зал будет оборудован грандиозной театральной сценой, на которой сможет одновременно выступать до 1 400 чел.

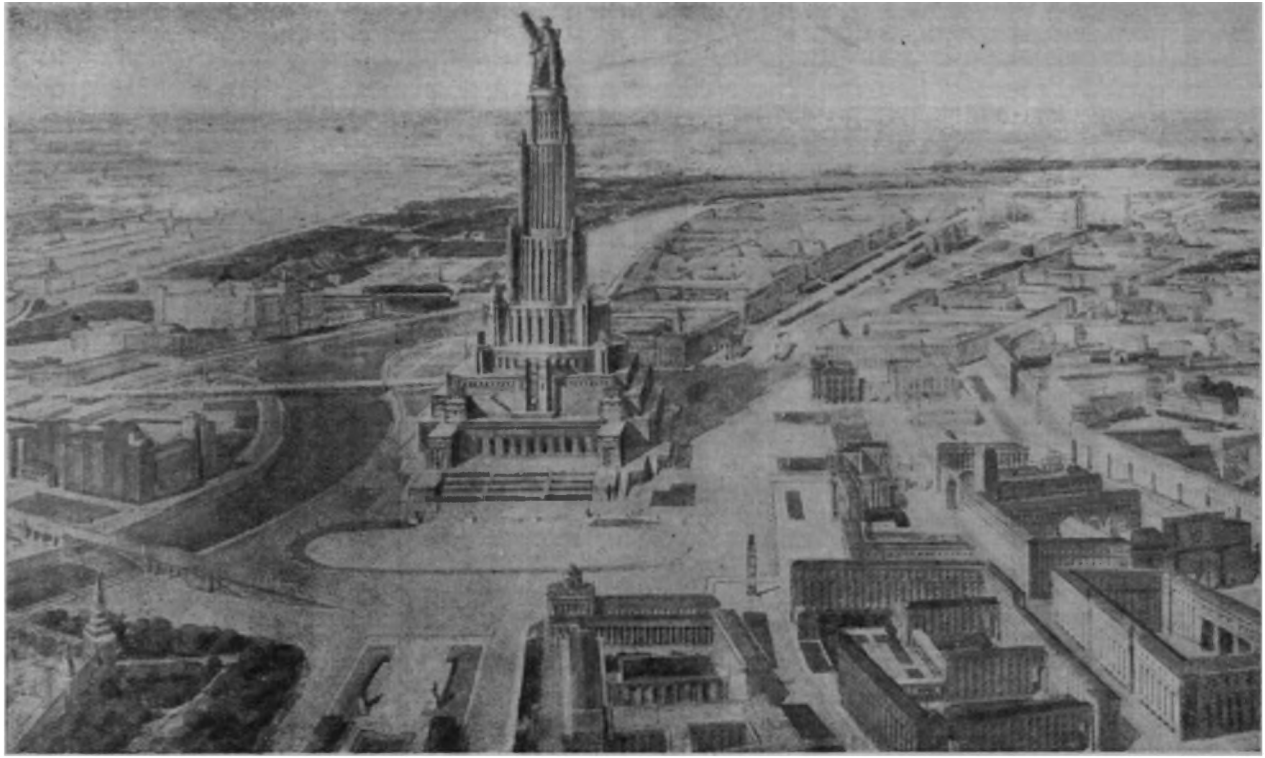
Величайшие идеи социализма воплощены в образ Дворца Советов. Синтез искусств — архитектура, живопись, скульптура, поэзия, прикладное искусство и т. д.—раскрывают в реалистических фомах идейность сооружения, обогащают образную выразительность Дворца, делают ее понятной для всего народа. Такие грандиозные архитектурно-планировочные композиции в центрах городов возможны только в социалистическом обществе, где архитектура и другие виды искусства свободно развиваются, являясь достоянием народа, и опираются на крепкую и нерушимую экономическую базу социалистического хозяйства.

Грандиозные размеры Дворца Советов требуют и огромной величины площади Дворца Советов. Она будет иметь 45 га и будет самой большой городской площадью в мире.

От площади Дворца Советов проспект, перерезая Фрунзенский район, поведет к Лужникам и, перейдя Москва-реку, пройдет по новой юго-западной части города.

Второй диаметр соединит северо-запад города с автозаводом им. Сталина на юго-востоке. Магистраль пройдет по Ленинградскому шоссе, улице Горького, далее через Охотный ряд, площадь Дзержинского, Новую и Старую площади, где снос Китайгородской стены образовал широкий проспект, на площадь Ногина. От площади Ногина магистраль проходит по Новой Солянке (которая будет пробита рядом с существующей, через квартал б. Дворца труда) к новой площади, которая будет образована за счет сноса квартала между Яузской улицей, Подгорным проездом и Устьинской набережной. От Яузы магистраль пойдет по Интернациональной и Володарской улицам и расширенной Таганской площади. Далее через Б. Каменщики по Крутицкому валу магистраль пойдет в район автозавода им. Сталина и через Кожухово — к Южному порту. Магистраль архитектурно увязывается с набережной Москва-реки. Трасса магистрали лежит на более высокой отметке, чем набережная.

Сторона, обращенная к набережной, застраивается большими комплексами жилых зданий, которые в отдельных отрезках набережной образуют мощные архитектурные ансамбли с использованием разницы уровней набережных и прилегающей полосы застройки. Так будут архитектурно



Дворец Советов и новая застройка (проект)

оформлены высокие участки Гончарной набережной, горка у б. Новоспасского монастыря и другие.

Парадные дворы будут спускаться к реке богатыми террасами и сходами, раскрывая внутренние пространства квартала и архитектуру застройки.

На смену беспорядочному и беспокойному контуру старой застройки должен притти ритмичный, хорошо прорисованный силуэт с отдельными ударными точками, подчеркивающими особую важность тех или иных сооружений.

Третий диаметр, связывающий север и юг города, будет соединять Пушкинское (б. Останкино), где 1 августа 1939 г. открылась 2-я Всесоюзная сельскохозяйственная выставка, с районом Серпуховского шоссе. Магистраль через Марьину рощу, Самотеку, Рождественку пойдет к центру. От Красной площади через новый Москворецкий мост магистраль пройдет по Б. Ордынке, которая расширяется до 60 м, по Люсиновской, Земляной, Б. Тульской улицам на Серпуховское шоссе.

Магистраль северной своей половиной примыкает к ряду довольно значительных зеленых массивов: Цветной и Самотечный бульвары, парк ЦДКА и б. Лазаревское кладбище.

Проектом предусматривается организация существующих отдельных парков и значительное их развитие на север, до парка в Пушкинском.

Наряду с созданием этих трех основных диаметров, генеральным планом предусмотрено спрямление, расширение и застройка ряда существующих радиальных улиц, а именно: Пушкинской (б. Дмитровки), Калиевской, улицы Дзержинского, Сретенки, Б. Дорогомиловской, Б. Якиманки и др.

Одновременно с этим предусмотрена пробивка ряда новых радиальных магистралей. Новый Арбат пройдет от Арбатской площади через Собачью площадку и Кречетниковский переулок к Садовому кольцу; далее магистраль подходит к Москва-реке, где будет образована новая большая площадь. Через новый мост магистраль будет проложена дальше и по прямому направлению вольется в Можайское шоссе.

Пробивка Нового Арбата, а также постройка Ново-Арбатского моста через Москва-реку ввиду огромной загрузки старого Арбата — искривленного, узкого и плотно застроенного, — а также ввиду развития крупного жилищного строительства по Б. Дорогомиловской ул. и Можайскому шоссе, — включены в план третьей пятилетки.

Кроме Нового Арбата, намечена пробивка еще нескольких магистралей, осуществление которых отнесено на более отдаленные сроки.

КОЛЬЦЕВЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА

Реконструкция кольцевых магистралей заключается в расширении и реконструкции Бульварного и Садового колец со сносом или передвижкой торцевых домов, стесняющих движение, и пробивкой двух новых кольцевых магистралей, а именно: третьего кольца, частично совпадающего с трассой так называемого Камер-Коллежского вала, и четвертого кольца, паркового, соединяющего основные парки столицы. Кроме того, создается новое центральное полукольцо.

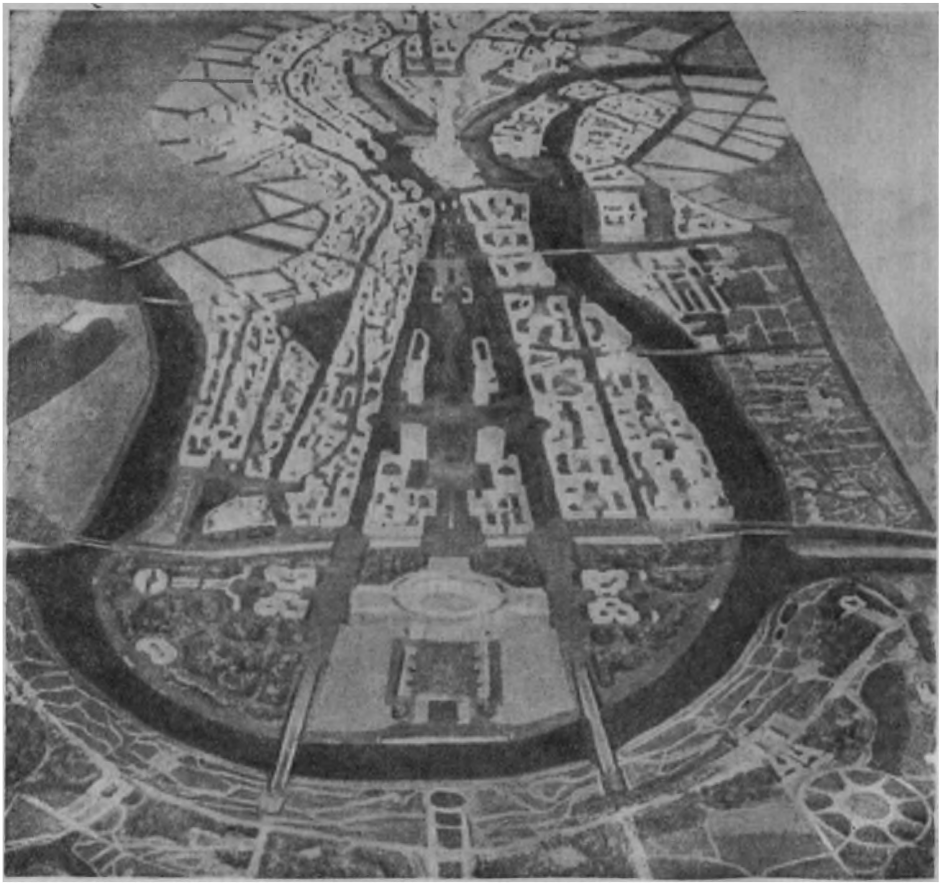
Новое центральное полукольцо пройдет по Спасо-Глинищевскому, Б. Комсомольскому и Фуркасовскому переулкам до улицы Дзержинского. Два новых здания НКВД построены по красным линиям этого нового полукольца и закрепляют его ширину в 35 м. Далее полукольцо пойдет по Кузнецкому мосту, проезду Художественного театра, улице Огарева к площади Дворца Советов. Центральное полукольцо назначено для дополнительной разгрузки центра.

Бульварное кольцо проходит от Яузского бульвара по Б. Устьинскому мосту и будет далее пробито по Замоскворечью. Дом писателей на Лаврушинском переулке поставлен на красной линии вновь пробиваемого отрезка Бульварного кольца. Новый мост через водоотводный канал (на стрелке которого будет сооружен монумент Челюскинцев) и Москва-реку выведет Бульварное кольцо на площадь Дворца Советов.

Садовое кольцо, расширенное и реконструированное на протяжении от Крымского вала до Курского вокзала, будет расширено и реконструировано в ближайшее время и в остальной части.

Кроме реконструкции радиальных и кольцевых магистралей, генеральным планом предусмотрено создание нескольких обходных магистралей, соединяющих вокзальные площади, минуя центр.

Одна такая магистраль должна соединять по прямой Комсомольскую площадь с площадью Белорусско-Балтийского вокзала. Другая соединит площадь Белорусско-Балтийского вокзала с Киевской площадью. Третья — на месте так называемого Курско-Октябрьского железнодорожного диаметра, соединяющего Дзержинскую железную дорогу (б. Курскую) с Октябрьской. Этот диаметр от Курского вокзала идет сначала в глубокой выемке, но, подходя к Комсомольской площади, переходит на



Проспект Дворца Советов (вариант)

эстакаду, пересекающую площадь, и далее идет на соединение с путями Октябрьской железной дороги. По плану реконструкции Московского железнодорожного узла Курско-Октябрьский диаметр должен быть опущен в тоннель. Над ним и пройдет магистраль, соединяющая Комсомольскую площадь с площадью Курского вокзала.

Наряду с перечисленными улицами будет реконструирована вообще вся уличная сетка Москвы путем спрямления и расширения более важных улиц и закрытия мелких переулков и тупиков.

Проспект Дворца Советов (фото с макета)

Выправление уличной сети производится с той целью, чтобы, с одной стороны, улучшить пропускную способность улиц, так как дореволюционная паутина узких кривых улиц, переулков и тупиков была совершенно неприспособлена к современным средствам передвижения. С другой стороны, с закрытием ряда второстепенных улиц и переулков увеличатся размеры кварталов, что даст возможность правильно разместить жилье и обслуживающие культурно-бытовые учреждения: школы, детсады, площадки, зеленые насаждения и т. д.

Генпланом Москвы создается стройная система городских площадей, центральных и районных. Каждая из этих площадей оформляется сообразно ее месту в городе и основному функциональному назначению.

Территория Китай-города должна быть освобождена от мелкой застройки; в этой центральной части города должны быть сооружены мо-

Новая застройка. Жилой дом «Известий» на Котельнической набережной

Новая застройка. Жилой дом на улице Горького. Арх. Синявский

нументальные здания общественного значения. Красная площадь должна быть расширена вдвое за счет сноса здания ГУМ и соседнего здания, расположенного между улицей Куйбышева и улицей Разина.

Единое целое образует система площадей в центральной части города. Площади им. Ногина, им. Дзержинского, им. Свердлова и площадь Революции составляют как бы подступы, где будут накапливаться мощные потоки демонстрантов для движения по широким красиво оформленным улицам на Красную площадь и далее, по проспекту, к величайшему памятнику Ленину — Дворцу Советов.

Каждый из районных центров получает свою площадь, на которой свободно разместятся государственные и общественные здания района. На этих обширных площадях отводятся просторные стоянки для автомашин. Такие площади, как Арбатская, им. Пушкина, им. Маяковского, площадь Коммуны, привокзальные площади — Киевская, Савеловская, площадь Саратовского вокзала, Комсомольская — и ряд других районных площадей, должны быть реконструированы и им должно быть придано соответствующее архитектурное оформление.

ОЗЕЛЕНЕНИЕ ГОРОДА

Весьма значительная роль в планировке Москвы уделена зеленому строительству. В постановлении июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. сказано: «...широко развернуть работу по развитию зеленых насаждений, разбивке бульваров и скверов, в особенности в рабочих районах, а городские лесные массивы — Сокольники, Петровский парк, Измайловский зверинец и др. — превратить в образцовые парки культуры и отдыха»[1].

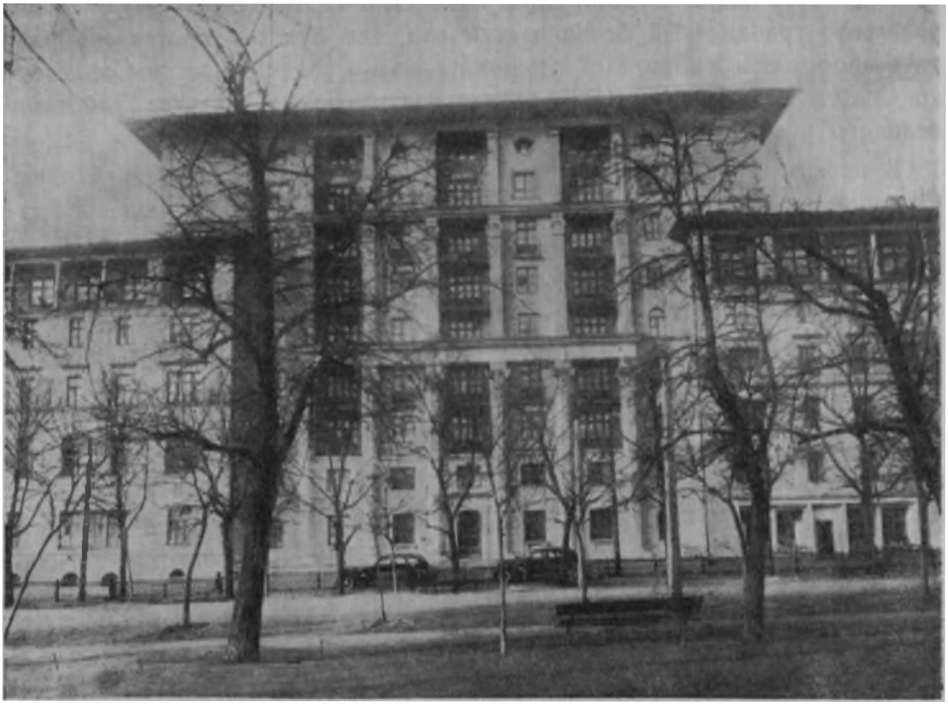
Основные установки в отношении озеленения Москвы были даны товарищем Сталиным на упомянутом выше совещании при ЦК ВКП(б) 14 июля 1934 г. «...товарищ Сталин, — рассказывал тов. Каганович на пленуме Московского Совета, — направляет наше внимание на зеленое строительство; причем он под зеленым строительством понимает не мелкие газончики, которыми иногда так увлекаются наши работники, а крупные парковые массивы, которые мы должны всемерно развивать в Москве и ее ближайших окрестностях».

Генеральным планом реконструкции Москвы предусмотрено несколько систем зеленого строительства. Как было сказано выше, в реконструированной Москве будут жилые кварталы, в которых значительная часть внутриквартальной территории предназначается под зелень, для устройства площадок для игр, садиков при яслях, физкультурных площадок.

Предусматривается также приведение в порядок существующих парков и строительство новых.

---

[1] Пленум ЦК ВКП(б), июнь 1931 г., ОГИЗ, «Московский рабочий», стр. 42—43.



Новая застройка. Жилой дом на Никитском бульваре. Арх. Иохелес

Парки культуры и отдыха, представляющие собою совершенно новый вид парков, имеют громадное будущее. В них проводятся важнейшие политические кампании, а их колоссальная, все возрастающая посещаемость показывает, что они стали любимым местом отдыха и прочно вошли в быт нашей социалистической эпохи. Согласно генеральному плану реконструкции Москвы по периферии города равномерно распределяются пятнадцать парков общегородского значения.

Разнообразие природных условий — рельеф местности, наличие воды, характер зелени — дает возможность подчеркнуть своеобразный характер каждого парка.

Особое развитие должен получить Центральный парк на Ленинских горах, с которым соединится Центральный парк культуры и отдыха им. Горького. Часть Лужников также будет освоена парком. На территории

Центрального парка Моссоветом, совместно с Академией наук, будет развернут грандиозный ботанический сад, где будет представлена растительность всего мира, с богатейшим показом растительности Советского Союза, с показом преобразования растительного царства работами великого русского биолога Мичурина.

К паркам с регулярной планировкой относится Сокольнический парк. Сплошной хвойный массив хорошо обеспечит организацию здесь физкультурно-оздоровительных мероприятий.

Парк им. Сталина в Измайлове в значительной степени увязывается с работой расположенного по соседству Всесоюзного стадиона. В отличие от Сокольников парк им. Сталина будет носить характер естественного лесного массива, решенного в пейзажном плане и крупных масштабах планировки.

Парк им. Дзержинского в Пушкинском (б. Останкино) будет прогулочным парком с тенистыми рощами, уютными зелеными лужайками, холмами, перелесками, вьющимися дорожками.

Фили-Кунцевский парк, по территории которого извивается десятикилометровая лента реки, будет иметь характер парка больших просторов; обилие солнца и воды дает возможность применить здесь разнообразные виды отдыха и развлечений на воде.

Кузьминский парк с его характерной живописной планировкой будет реконструирован и благоустроен.

Особое положение занимает Кусковский парк — образец регулярного парка, с обширным партером. При реставрации этого парка будет сохранен его прежний характер; в него будет лишь включена зона для культурно-бытового обслуживания посетителей.

Совершенно исключительные возможности для будущего Химкинского парка (создаваемого на основе существующего соснового леса в Покровском-Стрешневе) создает врезающееся в его территорию Химкинское водохранилище. Большая разница уровней между поверхностью воды в водохранилище и низиной парка даст возможность соорудить фонтаны, бьющие на высоту 27 м, по своей грандиозности далеко превосходящие знаменитые Петергофские фонтаны.

На юго-западной территории парки: Южный — в районе Зюзино, Новый, — разбиваемый на берегу Москва-реки по Ногатинской пойме, а также хорошо известный москвичам парк «Ленино» (б. Царицыно), заканчивают перечень общегородских парков.

Новая застройка. Жилой дом на Красносельской улице

Парк «Ленино» вместе с дворцовыми зданиями, построенными великими русскими зодчими Баженовым и Казаковым, представляет собой пейзажный парк с обширными водными пространствами и эффектными видовыми точками. По берегу Москва-реки парк соединится живописной парковой дорогой с Коломенским парком, организуемым вокруг исключительного по своему значению архитектурного музея-заповедника.

Новая застройка. Жилой дом ТАСС на 1-й Мещанской улице

Наряду с этими общегородскими парками существует и создается заново целый ряд более мелких, но зато более приближенных к жилым кварталам районных парков, как Краснопресненский, сад им. Баумана, Пролетарский и др. Ряд новых районных парков будет создан на месте существующих кладбищ.

По инициативе Н. С. Хрущева создан ряд специально детских парков.

Кроме развития внутриквартальной зелени и реконструкции старых и устройства новых парков, генеральный план реконструкции г. Москвы

Кино «Родина» на Семеновской улице. Арх. Калмыков

предусматривает также создание вокруг города лесопаркового защитного пояса в радиусе до 10 км, состоящего из равномерно расположенных крупных лесных массивов, берущих свое начало в загородных лесах и служащих резервуаром чистого воздуха для города и местом отдыха для москвичей. В лесопарковом поясе уже сейчас находится ряд учреждений массового отдыха. Организованные по инициативе Н. С. Хрущева загородные профсоюзные культбазы собирают в выходные дни до 300 000 москвичей.

Лесопарковый пояс и расположенные на периферии города парки будут соединяться с центром рядом широких полос зелени, клиньями врезающихся в массив города. К таким «зеленым клиньям» относятся берега реки Яузы с расположенными на них многочисленными районными парками; зеленый массив, идущий от Пушкинского к центру, по Самотечному и Цветному бульварам; таков, наконец, Центральный парк культуры и отдыха им. Горького, соединяющий парк на Ленинских горах с самим центром города.

Грандиозный план озеленения Москвы будет в сильнейшей степени способствовать оздоровлению и украшению Москвы и является ярким примером сталинской заботы о живом человеке.

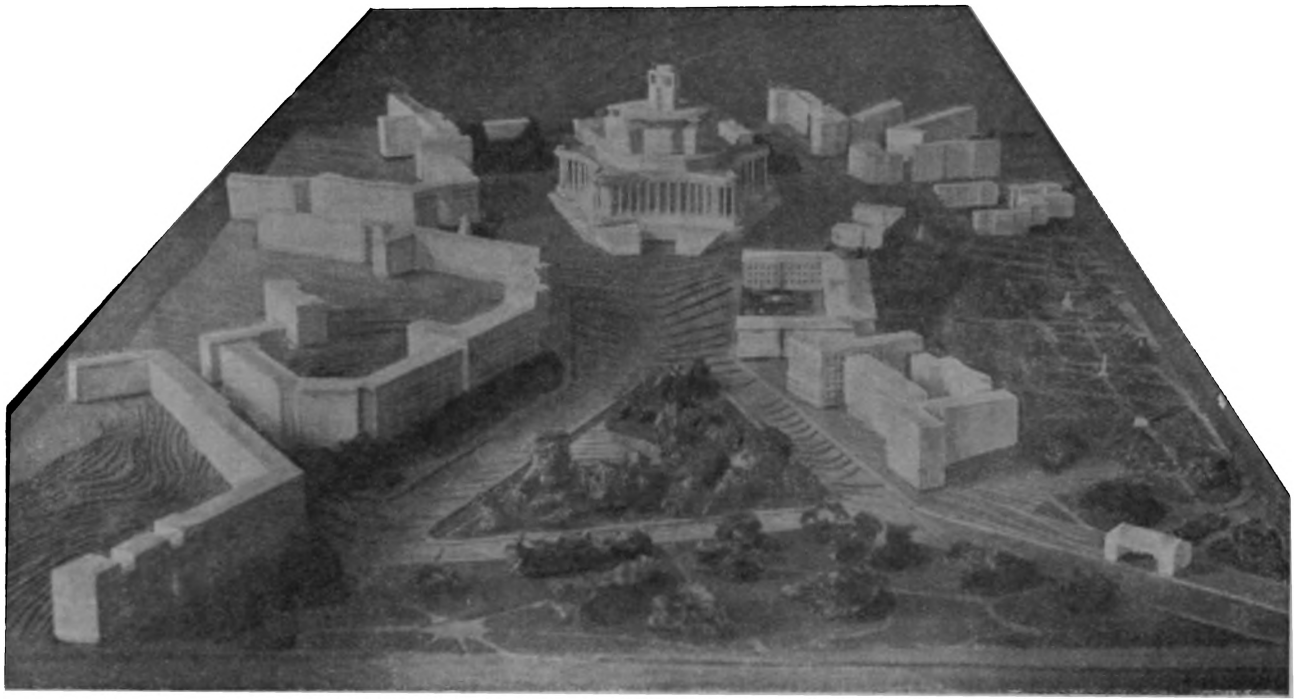
IV.
ДЕСЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН РАБОТ

Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров, утверждая планировку Москвы, утвердили и конкретные планы строительства на три года и на десять лет. Осуществление этого строительства коренным образом изменит облик нынешней Москвы.

Ко времени утверждения генерального плана реконструкции, т. е. к 1935 г., Москва имела 15,5 млн. м² жилой площади.

По постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР в десятилетний срок необходимо построить 15 млн. м² новой жилой площади, из них 1 млн. м² — на юго-западной территории. Это значит, что надо построить новую вторую Москву и при том в виде капитальных благоустроенных жилищ, оборудованных всеми видами благоустройства.

Колоссальный размах жилищного строительства требует серьезнейшей работы по повышению качества архитектуры. Несколько лет тому назад в архитектуре господствовало упрощенчество. Строили дома-коробки. Л. М. Каганович на пленуме ЦК ВЛКСМ в октябре 1933 г.



Площадь Коммуны. Фото с макета. Вариант

предъявил серьезный счет советским архитекторам: «Построили мы много. Но среди хорошего настроили много некрасивого, неумелого. Некоторые считают, что упрощенное, грубое оформление — это стиль пролетарской архитектуры. Нет уж, извините, пролетариат хочет не только иметь дома, не только удобно в них жить, но также иметь дома красивые. И он добьется того, чтобы его города, его дома, его архитектура были более красивыми, чем в других городах Европы и Америки».

За последние годы советская архитектура в области жилищного и общественного строительства сильно шагнула вперед. Проделана большая работа в области исканий архитектурного образа жилого дома, внутренней планировки квартир, внутренней и внешней отделки зданий.

Широкое развертывание строительства жилых и общественных зданий ставит перед архитекторами сложнейшую творческую задачу — создание целостного архитектурного ансамбля, т. е. гармонического единства архитектуры не только отдельных зданий, но целых улиц, площадей и кварталов.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г. о генеральном плане реконструкции Москвы по этому вопросу сказано следующее:

«ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что во всей работе по перепланировке города должно быть достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков, с использованием при строительстве жилых и общественных зданий лучших образцов классической и новой архитектуры, а также всех достижений архитектурно-строительной техники».

Примером нового ансамбля улицы, единого и целостного, является участок улицы Горького от Охотного ряда до Моссовета; он застроен новыми великолепными жилыми домами по проекту арх. Мордвинова.

Однако наряду с несомненными достижениями в смысле повышения архитектурного качества жилищное строительство все же страдает серьезнейшими недостатками. Прежде всего строительство иногда непомерно затягивается, так что некоторые дома строятся по нескольку лет. Отсюда колоссальные перерасходы и удорожание строительства. Планы строительства жилья за последние три года систематически недовыполнялись. Враги народа, пробравшиеся в органы Московского Совета и немало навредившие во всех отраслях городского хозяйства, прилагали все усилия к срыву жилищного строительства, стремясь этим сорвать удовлетворение острейших потребностей населения.

Неотложной задачей является ликвидация последствий вредительства, механизация и индустриализация строительных работ, выравнивание этого важнейшего участка строительства.

В деле применения новых способов строительства немалую роль должно сыграть скоростное строительство двадцати трех жилых домов для Райсоветов, осуществляемое в 1939 г. Московским Советом по предложению и по проектам архитектора Мордвинова.

Скоростное строительство осуществляется путем широкого применения стандартов и изготовления всех деталей на заводах. На строительной площадке производится только сборка.

Трудоемкие и длительные штукатурные работы заменяются сухой органической штукатуркой, а также плитами «дифферент».

Строительные работы производятся по твердому графику по системе конвейера. Эта система заключается в том, что механизмы и комплексные бригады рабочих последовательно переходят с одного объекта на другой, выполняя одинаковый вид работы.

Такая организация работы позволит, работая одним конвейером, построить первый дом в 5,5 месяцев и через каждые 15 дней заканчивать по одному дому.

Наряду с Московским Советом крупное жилищное строительство скоростными методами в 1939 г. развертывает Наркомвнудел на Ленинградском шоссе.

Огромный, все возрастающий поток временно приезжающих в Москву с особой остротой ставит вопрос о строительстве гостиниц. Генеральным планом предусмотрено окончание строительства гостиницы «Москва», с надстройкой Гранд-Отеля, достройка второй очереди гостиницы на площади Киевского вокзала и строительство шести новых гостиниц на 4 000 номеров.

Гигантское развитие народного образования в современной Москве по сравнению с дореволюционной видно из следующего: в 1913 г. начальными школами обслужено 81 000 учащихся и средними учебными заведениями — 30 000 учащихся. В 1938 г. в школах-десятилетках обучалось 600 000 ребят.

Крайняя недостаточность школьного фонда приводила к тому, что школы работали в две и три смены. Исходя из задания товарища Сталина о том, чтобы в кратчайший срок создать в школах нормальные условия для занятий в одну смену, постановлением ЦК ВКП(б) и СНК

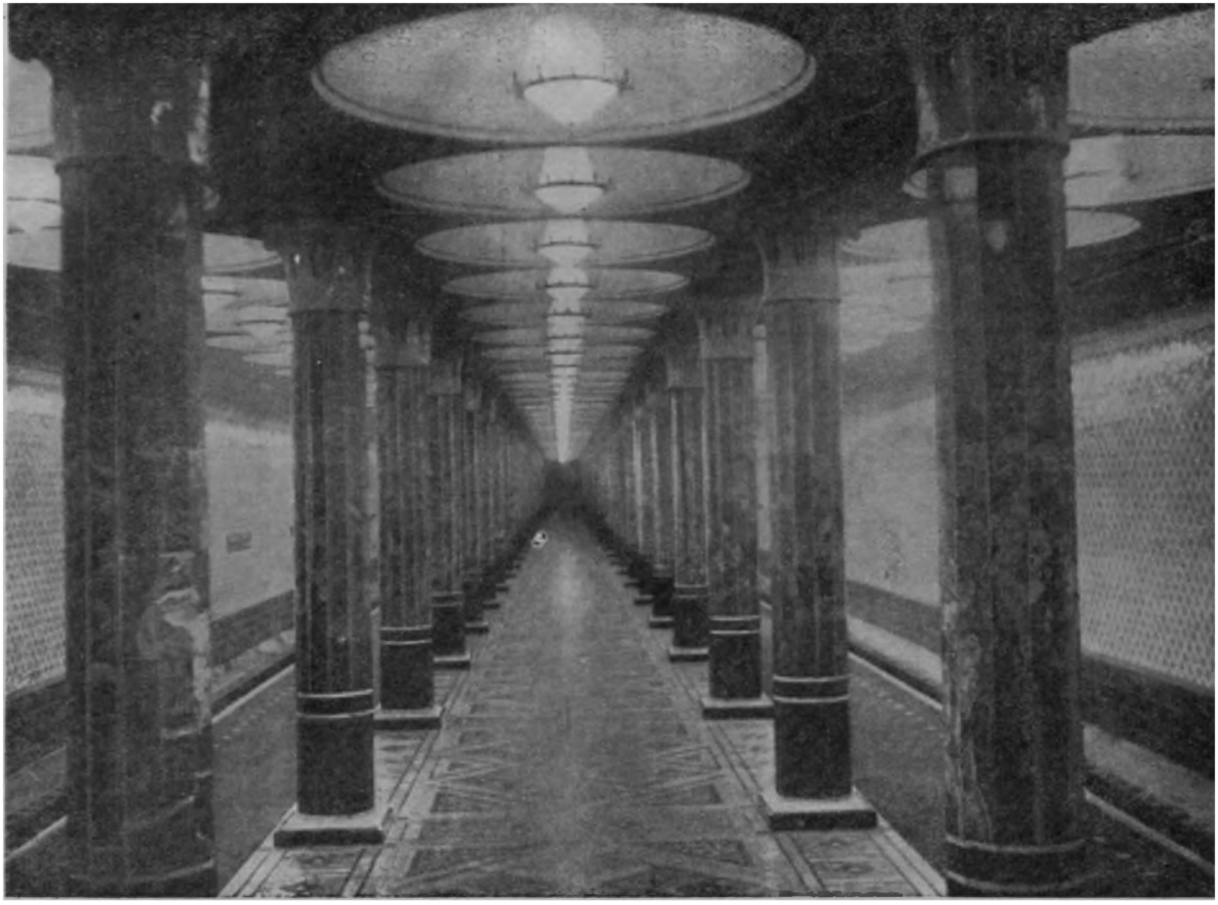
Метро. Станция «Динамо»

СССР «о генеральном плане реконструкции г. Москвы» намечено крупнейшее строительство новых школ. В течение десятилетия должны быть построены 530 школ-десятилеток, из них 390 школ в течение трех лет.

В 1936 г. в Москву приезжала делегация парижских муниципальных деятелей, знакомившихся с осуществляемым в Москве строительством. На вопрос «как у вас в Париже обстоит дело с новым школьным строительством?» французские гости с гордостью заявили, что в течение последних двух лет проработано и принято решение о постройке 4 новых школ, которые в ближайшие годы будут построены. Французам указали, что в течение одного 1935 г. в Москве были построены 72 новые большие школы на 880 учащихся каждая. Кроме того, им сообщили, что в 1936 г. строилось 150 новых таких же школ.

Строительство новых школ осуществлялось в Москве в невиданных доселе масштабах. В 1937 г. было построено 72 школы, в 1938 г. — 57 школ.

Существующая лечебная сеть, несмотря на крупное развитие в годы революции, все еще недостаточна. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК



Метро. Станция «Киевская». Арх. Д. Н. Чечулин

СССР предусмотрено строительство в десятилетие не менее 17 больниц и 27 диспансеров. Что касается театров и кинотеатров, то в настоящее время на площади Коммуны достраивается огромный театр Красной Армии, сооружаемый по проекту архитекторов Алабяна и Симбирцева. Театр очень интересен по своей архитектуре — основным мотивом является пятиконечная звезда, выдержанная как в плане, так и в форме колонн и в отдельных деталях.

На площади Маяковского достраивается большое театральное здание, которое будет использовано как концертный зал.

На Тверском бульваре строится театр им. Немировича-Данченко.

Закончена реконструкция театра им. Станиславского на Пушкинской улице (б. Дмитровка). В ближайшее время должны развернуться работы по сооружению студии им. Станиславского на Б. Садовой.

По генеральному плану в Москве в течение десяти лет должна значительно возрасти сеть кинотеатров. Москва получила 2 новых кино: на улице Воровского под кино переоборудован зал б. дома политкаторжан, и прекрасный двухзальный кинотеатр «Родина» на 1 200 мест построен на Семеновской площади в Сталинском районе.

Кроме кинотеатров, в течение десяти лет будут построены 3 дома культуры, детский дом культуры и 7 клубов.

В Москве недостаточна торговая площадь. При большом количестве населения и огромном торговом обороте Москва обладает меньшей площадью магазинов, чем, например, Ленинград. По генеральному плану торговая площадь сильно расширяется.

Генеральным планом предусмотрено строительство 9 крупных универсальных магазинов. Построен большой универмаг на площади Серпуховской заставы. Крупнейший универмаг заложен на Комсомольской площади на углу Каланчевской улицы и вновь пробиваемой Ново-Кировской.

Крупный универмаг будет строиться на Киевской площади против Киевского вокзала, рядом с вестибюлем метро.

Неблестящее наследство осталось от дореволюционной Москвы и в такой важной отрасли, как складское хозяйство. Старых складов было мало, они были мелки и совершенно неблагоустроены. Кроме того, и размещены они не там, где нужно. Большое количество складов размещено внутри Бульварного кольца. Китай-город буквально забит складами.

Такое размещение складов было понятно во времена драматурга Ост-

Метро. Станция «Курская». Акад. арх. И. А. Фомин

ровского (середина XIX в.), так красочно изображавшего быт и нравы старого купечества. Однако такое положение совершенно нетерпимо в наше время, когда эти склады притягивают большое грузовое движение в самый центр города, загромождая и без того узкие и переуплотненные московские улицы.

В постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР предложено: «Для разгрузки центра города от грузового движения вывести базисные склады из пределов Китай-города и Бульварного кольца». Склады должны развиваться при рельсовых путях.

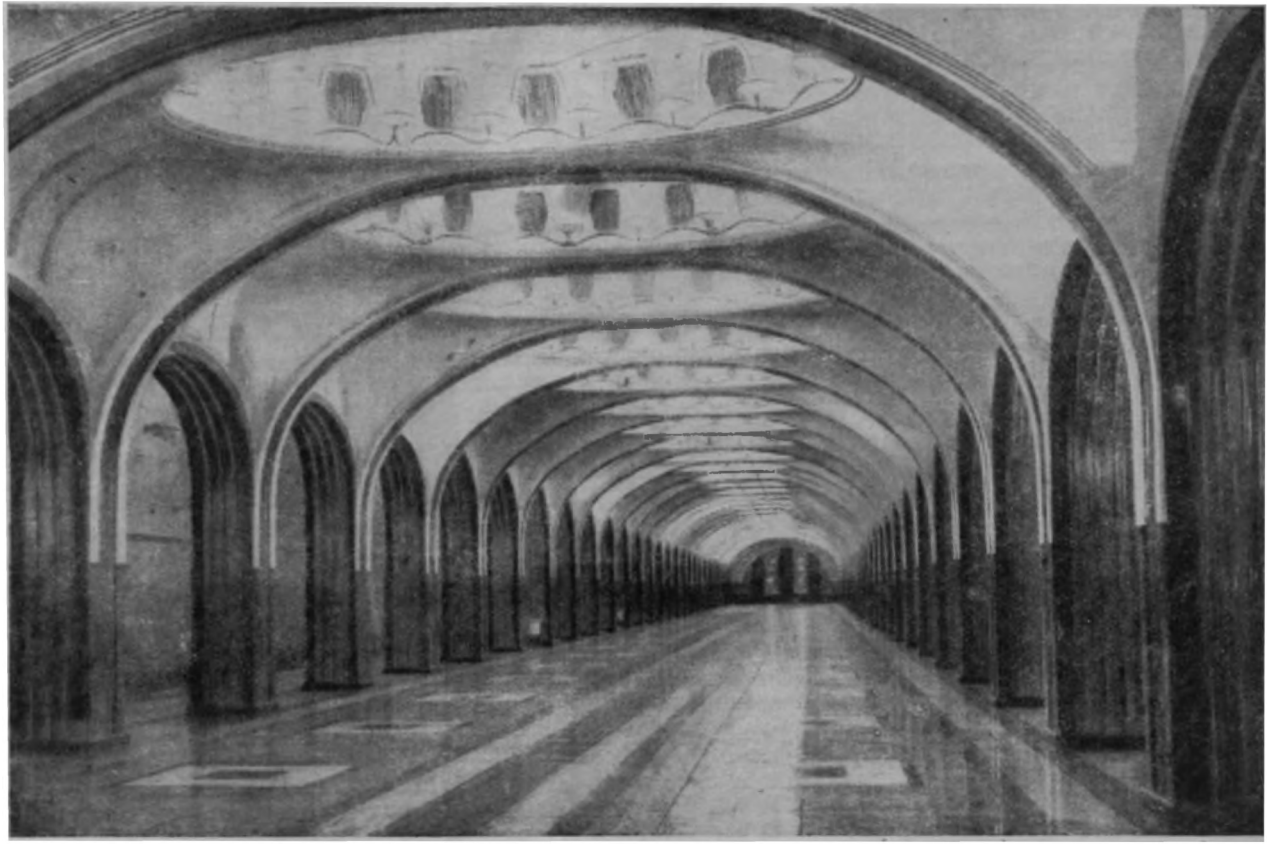
Московский газовый завод до революции вырабатывал в год 17—20 млн. м³ газа. В 1937 г. подача газа составила уже свыше 125 млн. м³ Несмотря на крупный рост выработки газа, этот рост все же недостаточен для удовлетворения самых неотложных нужд города. Поэтому генеральным планом реконструкции предусмотрена постройка в окрестностях Москвы нового коксо-газового завода (строительство которого в настоящее время осуществляется), мощностью не менее 200 млн. м³ в год. Для радикального разрешения вопроса с газоснабжением на Наркомтяжпром возложено обеспечить годовую подачу в Москву не менее 600 млн. м³ к 1945 г., путем развития дальнего (из Подмосковного каменноугольного бассейна) газоснабжения.

Развитие теплоэлектроцентралей имеет исключительное значение в экономии завозимого в Москву топлива, а также в развитии культурно-бытовых удобств населения и в санитарном оздоровлении города. Сущность теплофикации состоит в том, что отопление домов осуществляется не от отдельных мелких котельных, а за счет отработанной горячей воды предприятий, в первую очередь электростанций, обычно без всякой пользы спускаемой в реки.

Из всего сжигаемого топлива в лучшем случае только около одной трети превращается в полезное тепло, а остальное выбрасывается в виде дыма, копоти и т. д. Свыше 55% топлива, сжигавшегося на московских электростанциях, тратилось на нагрев воды, которую в отработанном виде спускали в Москва-реку, отчего последняя не замерзала в районе станций даже в самые лютые морозы.

В настоящее время в эксплоатации находятся 6 ТЭЦ. На третью пятилетку намечается построить еще около 10.

Одним из самых ярких показателей отсталости городского хозяйства дореволюционной Москвы было состояние ее дорог. Только 200 000 м²



Метро. Станция «Маяковская». Арх. А. Н. Душкин

городских улиц имели усовершенствованное покрытие (главным образом брусчатку). Около половины тогдашних городских проездов, расположенных на окраинах города, вовсе не имели никакого замощения. Остальное было покрыто булыгой — этим основным видом дорожного «благоустройства» городов царской России.

На улицах царила грязь, которая на окраинах принимала ужасающие размеры. О Верхней и Нижней Масловках дореволюционная газета писала: «в дождливую осень и ранней весной грязь в этом проезде настолько велика, что покойников приходится переносить через заборы, минуя улицу» («Русское слово» от 25 июня 1909 г.).

По отчетным данным городской управы в период 1908—1911 гг. в среднем ежегодно замащивали 18 000 саж.². При таких темпах, для того чтобы замостить булыгой все улицы Москвы, старой городской управе хватило бы работы на семьдесят лет!

За годы революции была проделана крупная работа по строительству мостовых, и к концу 1934 г. Москва имела усовершенствованных мостовых 2 620 000 м².

По генеральному плану в течение десятилетия должно быть построено 10 млн. м² усовершенствованных мостовых. За три года, с 1936 по 1938 г. включительно, построено около 2,5 млн м².

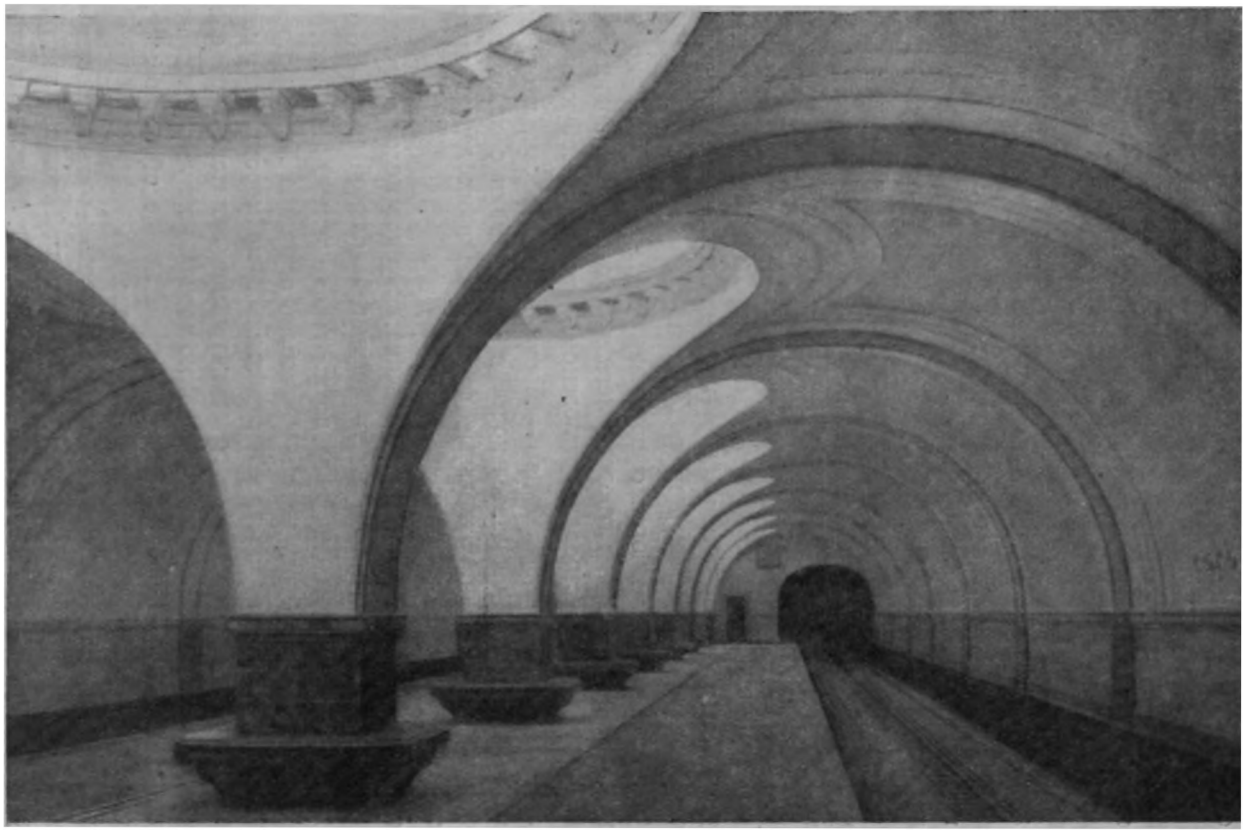
Для сравнения наших советских темпов реконструкции Москвы с прежними темпами «деятельности» городской думы приведем такой пример.

В 1870 г. возник вопрос о постройке в Москве водопровода. Выписали немецкого инженера. По составленному им заключению приступили к изысканиям только в 1877 г.

В 1882 г. проект был рассмотрен Российским техническим обществом

В 1885 г. приступили к составлению нового проекта, для чего снова выписали иностранных инженеров; в 1887 г. проект утвердили, а сам водопровод построили в 1892 г. Всего, таким образом, строили этот водопровод двадцать два года. Ввиду маломощности Мытищинского водопровода в 1895 г. принялись за сооружение Москворецкого водопровода. Этот водопровод осилили к 1911 г., т. е. в шестнадцать лет.

Московский водопровод до 60% всей воды забирал у Москва-реки, и воды все же нехватало. Перед огромным городом вставала угроза: «выпить» всю Москва-реку и все же не удовлетворить своих потребностей. Недостаток в воде особенно стал ощущаться с 1930 г. Ряд ста-



Метро. Станция «Сокол». Архитекторы К. Н. и Ю. Н. Яковлевы

рых специалистов московского водопровода, разоблаченных впоследствии в качестве врагов народа, предлагали «запрудный вариант» увеличения мощности водопровода. Предлагалось строить запруды на Москва-реке и ее притоках и собирать вешние воды. Сооружение таких плотин обошлось бы недешево, обеспечить потребности столицы в воде они смогли бы на три-четыре года. А как быть дальше? А дальше предлагалось построить гигантский водовод и гнать воду по трубам из Оки.

Эти предложения были отвергнуты. Июньский пленум ЦК ВКП(б) 1931 г. принял решение о сооружении канала Москва-Волга. Строительство канала было начато в 1933 г. и в рекордно короткий срок, в четыре года, Москва получила волжскую воду.

Канал Москва-Волга является одним из крупнейших каналов мира. Это не только путь для судов с Волги в столицу, это сооружение, которым пользуются массы трудящихся Москвы. Поэтому строители позаботились о том, чтобы все сооружения привлекали внимание едущего по каналу, чтобы эти сооружения были красивы, чтобы они сливались и гармонировали с окружающей природой.

В зеркале вод отражаются оформленные зеленью откосы, монументальные стены шлюзов и затворов, легкая архитектура пришлюзовых зданий. Природа, переустроенная человеком, приобрела особую прелесть.

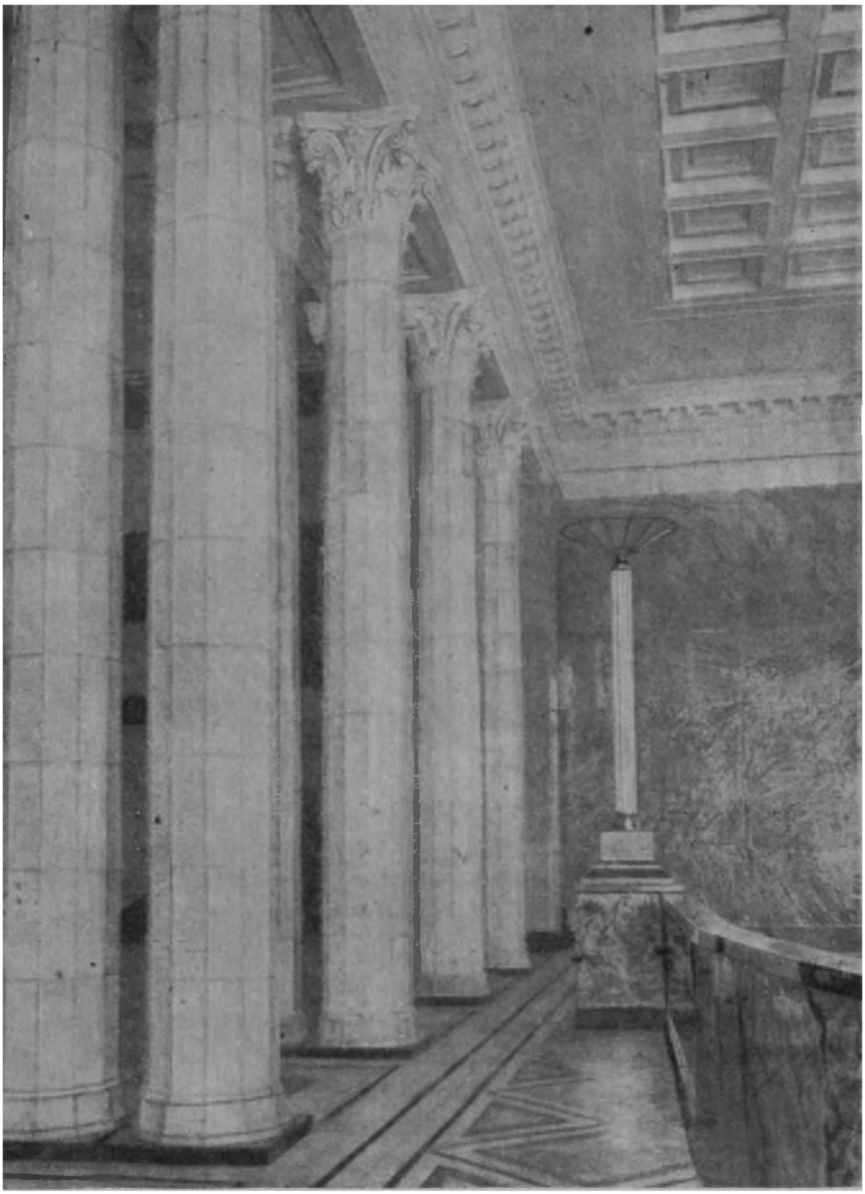
Всем инженерным сооружениям — мостам, водосбросам, плотинам — придана архитектурная выразительность в соответствии с характером и назначением сооружения. Отдельные сооружения и их детали красиво оформлены и тщательно выполнены.

В целом канал представляет единое архитектурное целое с праздничной и радостной архитектурой, достойной нашей великой эпохи.

В долине, где совсем еще недавно протекала река Химка, которую легко было перейти в брод, теперь образовано огромное Химкинское водохранилище. На берегу построен отделанный мрамором и гранитом Химкинский речной вокзал — самое значительное архитектурное сооружение канала. Вытянутый, закругленный по торцам корпус вокзала несет увенчанную звездой башню. По обоим этажам здание обнесено ажуром свободных галлерей, опоясывающих все здание.

Водохранилище и вокзал стали любимым местом отдыха москвичей.

Канал Москва-Волга не только обеспечивает для столицы неограниченные возможности водоснабжения, но и превратит Москву в крупнейший порт, порт «пяти морей».



Метро. Станция «Белорусская».
Вестибюль. Архитекторы Н. Н. Андриканис и Н. А. Быкова

Габариты канала дают возможность волжским судам подходить к стенам Кремля.

На всем протяжении канала расстояние от уровня воды до низа перекинутых через канал мостов равняется 14 м.

Новые городские мосты построены на уровне существующего Бородинского моста, т. е. на 8,6 м над уровнем воды.

Для пропуска через город крупных судов (габарит 14 м) будут сооружены соединительные каналы — Дорогомиловский и так называемый Андреевский, который перережет территорию Замоскворечья. От б. Нескучного сада канал пойдет сначала по трассе Окружной дороги, которая будет в юго-западной части отведена дальше от центра города, затем по тальвегу речек Кровянки и Чуры и соединится с Москва-рекой в районе Нижних Котлов.

Кроме этих спрямлений, будет сооружена так называемая «восточная ветвь» канала, идущая восточнее города за Измайловским парком. Восточная ветвь вольется в Москва-реку в районе Текстильщиков, где уже строится огромный Южный порт.

Эта ветвь канала предназначается для транзита судов, минующих Северный порт и центр города. Таким образом, канал Москва-Волга, Москва-река и восточная ветвь образуют большое водное кольцо.

Кроме этого большого кольца, будет образовано малое внутригородское водное кольцо.

С 1938 г. развернуты работы по осуществлению так называемого Лихоборского водосброса.

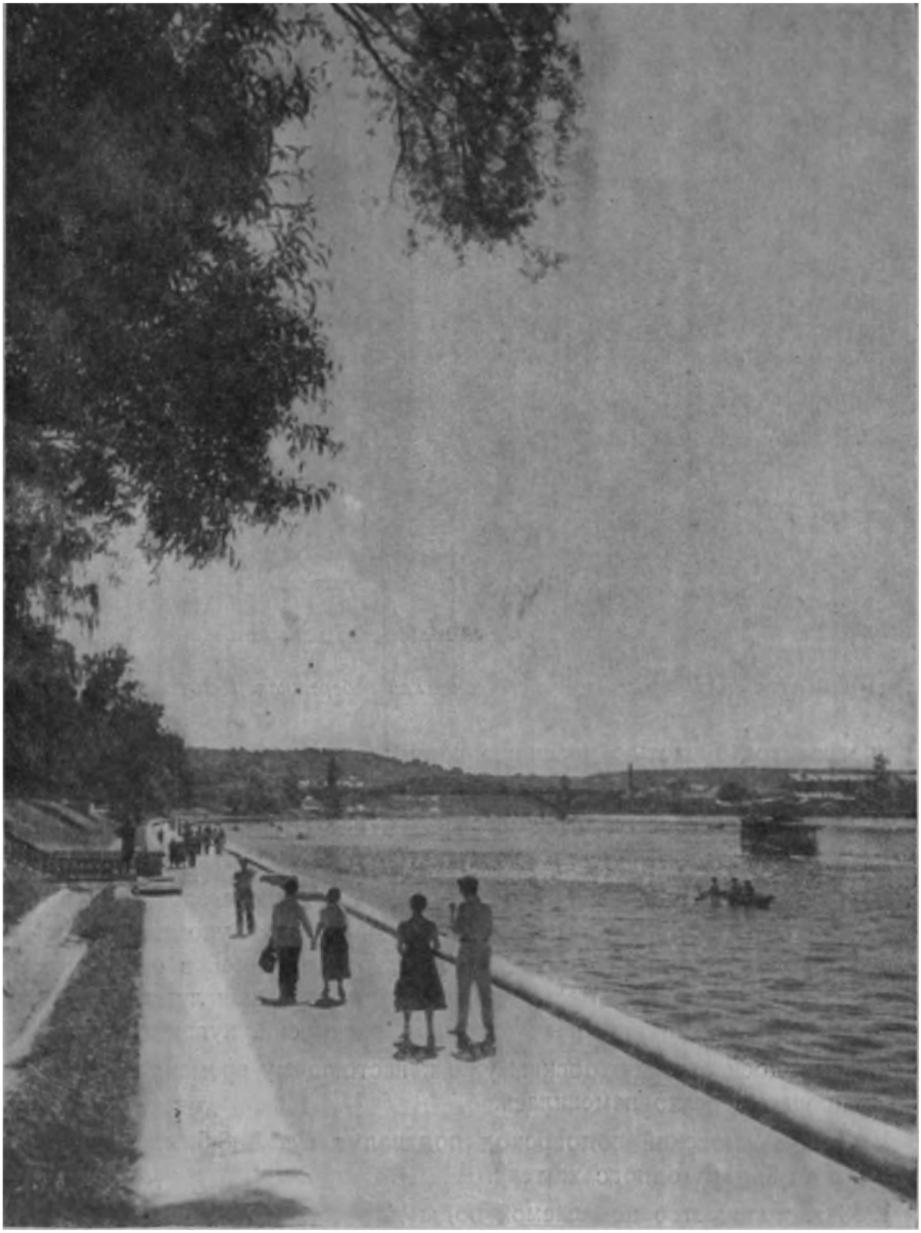
Лихоборский водосброс представляет собою канал, который ведет от южной части Химкинского водохранилища, пересекая Ленинградское шоссе, к Головинским прудам и далее — к речке Лихоборке, которая впадает в Яузу.

В последние годы бассейн реки Яузы был канализован. Эта канализационная сеть охватила все промпредприятия, спускавшие ранее свои отработанные воды в реку.

В 1937 г. по берегам Яузы от ее устья до Высокого моста были построены каменные подпорные стенки. В настоящее время развернуты работы по реконструкции, углублению дна и постройке каменных набережных на отрезке от Высокого моста до района фабрики «Богатырь».

Русло Яузы будет расширено с 12—14 м до 25.

Лихоборский водосброс наполнит Яузу хорошей волжской водой.



Центральный парк культуры и отдыха. Пушкинская набережная

Центральный парк культуры и отдыха. Пушкинская набережная. Центральный сход

Яуза превратится в чистую красивую городскую реку, глубиной не менее 2 м, с большим количеством зелени по берегам.

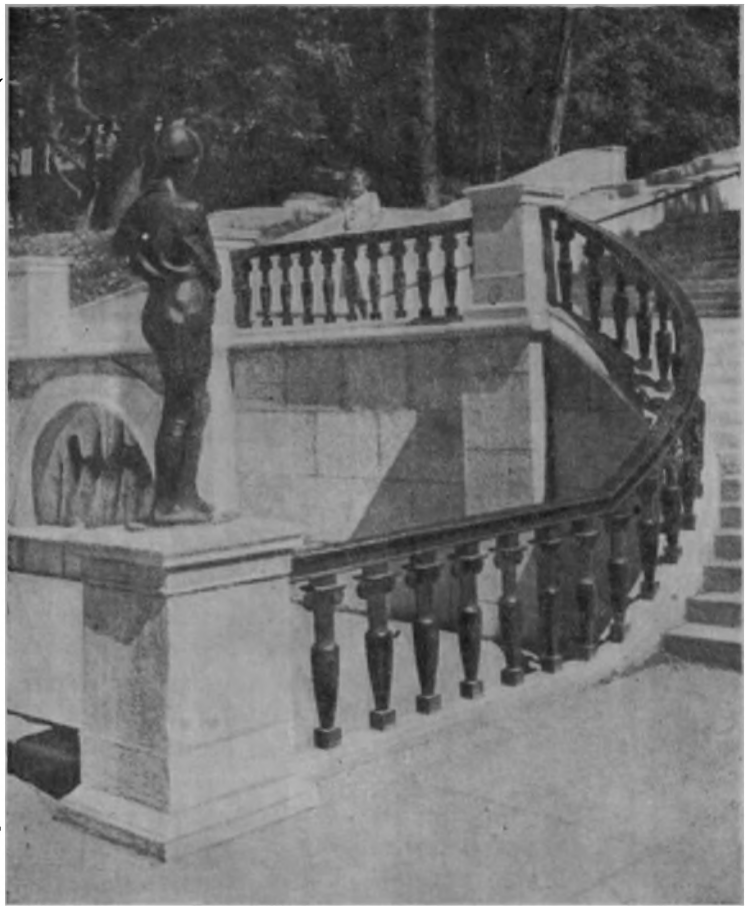
Для обеспечения судоходства на Яузе будет сооружена плотина и однокамерный шлюз.

Подведение Волги к берегам Москва-реки позволило создать ряд новых водоемов, из которых в первую очередь следует упомянуть громадное загородное Клязьминское водохранилище, шириной в отдельных участках свыше километра. Место это окружено лесами и лужайками, с отличными местами для массовых прогулок, экскурсий, купания.

Картина водоснабжения Москвы уже к настоящему времени по сравнению с прошлым резко изменилась.

В 1913 г. московский водопровод подавал в сутки 8,5 млн. ведер, что давало 61,5 л на одного жителя.

В 1938 г. количество подаваемой воды доведено до 86,5 млн. ведер в сутки. На одного жителя приходится 221 л воды в сутки.



Центральный парк культуры и отдыха. Пушкинская набережная. Деталь

Это уже больше, чем в Берлине, в Вене и в Лондоне!

Реконструированы и расширены Рублевская и Мытищинская насосные станции. Построена Черепковская и первая очередь Сталинской насосной станции, уже дающей 25 млн. ведер воды в сутки.

В самое ближайшее время, после пуска в эксплоатацию второй очереди Сталинской насосной станции, подача воды увеличится до 115,5 млн. ведер в сутки. По генеральному плану намечено довести подачу воды до 500 л в сутки на одного человека.

Развитие московской канализации отстает от развития водопровода. Мощность очистных сооружений составляет 49,2 млн. ведер в сутки, что все же в девять раз превышает довоенную!

Большое внимание по указанию товарища Сталина было уделено строительству набережных. Здесь была проведена огромная работа. К 1938 г. построено 44,3 км гранитных набережных по берегам Москва-реки. При строительстве набережных русло реки на закруглениях выпрямлялось и радиусы поворотов увеличивались до размеров, необходимых для судоходства.

Построенные до революции в центре города набережные из песчаника, всего около 4 км, обветшали, были сломаны и заменены гранитными.

Основным типом набережной принята каменная наклонная стенка В отдельных местах принят тип двухъярусной ступенчатой набережной.

В архитектуре набережных особое значение имеют сходы-причалы, располагающиеся, как правило, через 1 км, чередуясь по обоим берегам в шахматном порядке.

В зависимости от места и назначения выбраны различные типы сходов — от небольших (вроде схода на Ростовской набережной) до широких, парадных, как на Киевской площади.

В течение ближайших лет берега Москва-реки на всем протяжении в границах города будут заключены в гранит.

Гранитные набережные построены также на всем протяжении водоотводного канала.

Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР наметило строительство новых мостов: «Для улучшения связи между районами, расположенными по обеим сторонам Москва-реки, и для обеспечения возможности сквозного прохождения по Москва-реке больших волжских судов построить в течение десятилетия 11 новых мостов на высоте уровня Бородинского моста (до 8,6 м над уровнем воды при отметке 120) и 3 моста реконструировать путем подъема на тот же уровень».

К 1938 г. построено 5 новых мостов через Москва-реку: Крымский, Каменный, Москворецкий, Большой Устьинский и Краснохолмский; три моста через водоотводный канал: Малый Каменный, Малый Москворецкий и Малый Краснохолмский. Построен также Малый Устьинский мост через Яузу. Кроме того, поднят до высоты 8,6 м над уровнем воды и реконструирован Новоспасский мост. Кроме мостов общего пользования, построен красивый мост метро.

Крымский мост Арх. Власов

Новые мосты являются блестящим достижением в архитектурном, инженерном и строительном отношениях и служат достойным украшением столицы.

Новые мосты имеют ширину в 38—40 м, одним пролетом перекрывают реку, перекрывая также проезды по набережным Москва-реки. Высота этих проездов обеспечивает пропуск всех видов городского транспорта, включая двухэтажные троллейбусы. Материалом мостов являются металл и железобетон. Новые мосты одновременно являются и отличными инженерными сооружениями и великолепными произведениями архитектурного искусства. Каждый мост имеет свое отличное от других архитектурное лицо. Все мосты отличаются тщательным выполнением своих архитектурных деталей.

Строительство мостов осуществлено в рекордно короткие сроки. Самый большой мост — Краснохолмский — имеет пролет, равный 160 м. По величине пролета этот мост занимает шестое место среди мостов всего мира. Однако по ширине он, как и все новые московские мосты, значительно превосходит все арочные мосты Европы и Америки. Краснохолмский мост весом в 6 600 т был собран в течение шестидесяти дней.

Эффектный по своей конструкции Крымский мост, весом в 10 000 т, был собран в пятьдесят шесть дней. Таких темпов при строительстве мостов еще нигде не бывало. Лондонский мост, строительство которого закончено в 1937 г., такой же конструкции, как наш Крымский мост, но с меньшим пролетом и меньшей ширины, монтировался шесть с половиной месяцев. Монтаж Питсбургского моста в Америке, имеющего всего 18 м ширины, и с меньшим пролетом, чем Крымский, продолжался девять месяцев.

С новых мостов открывается прекрасный вид на полноводную реку в гранитных берегах, на социалистическую Москву, на Кремль.

V.

ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАДАЧИ

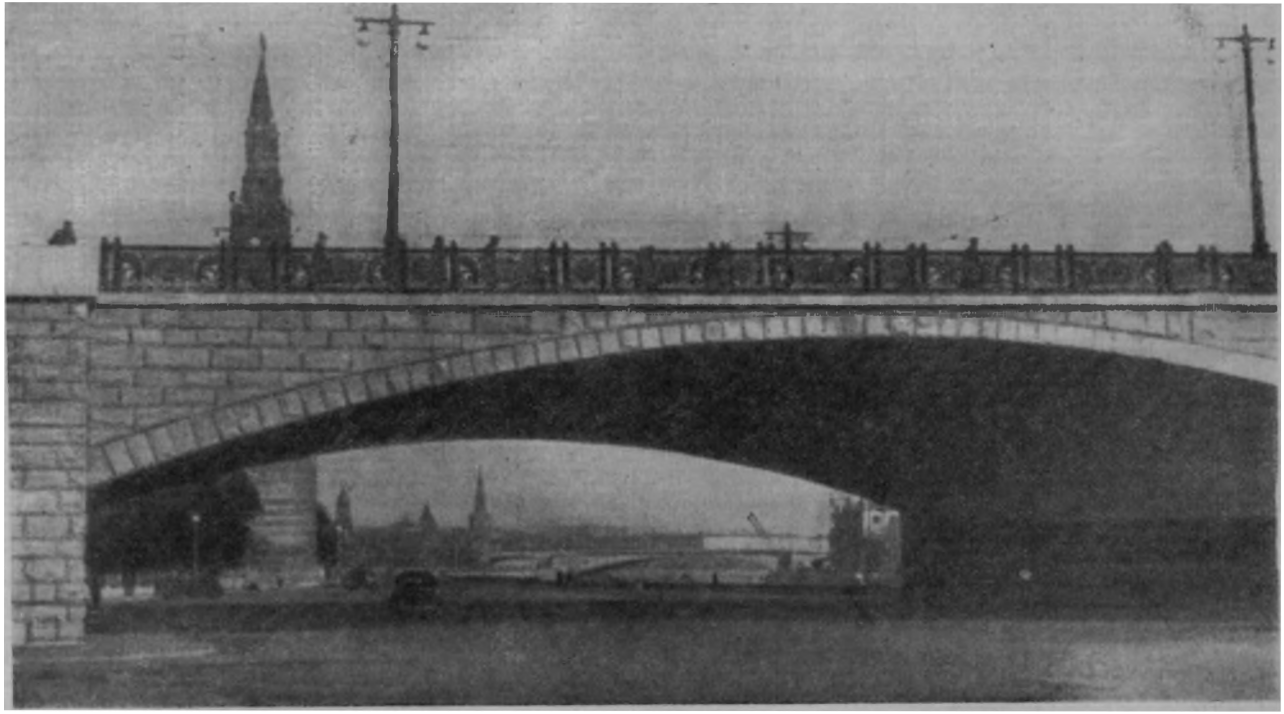
Московский железнодорожный узел является самым крупным узлом Советского Союза и одним из крупнейших узлов мира.

Московский железнодорожный узел выполняет двоякие функции: во-

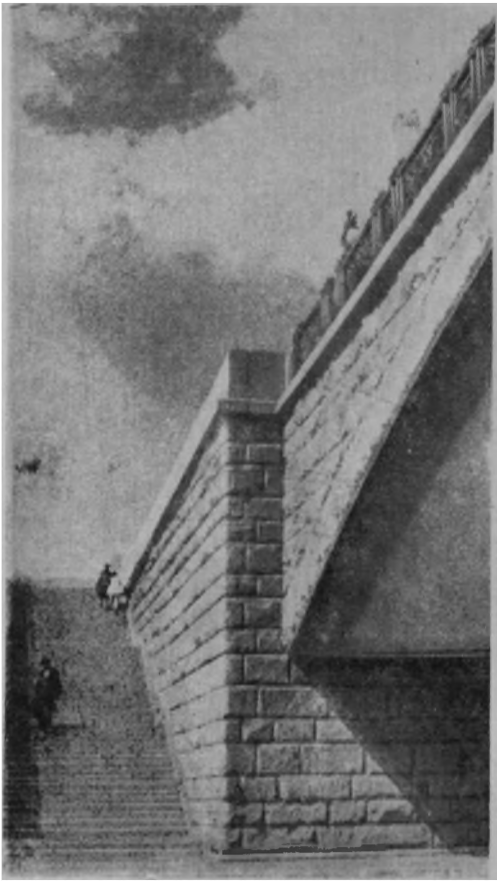
Ростовская набережная. Сход у Бородинского моста

первых, обслуживает пассажирскими и грузовыми перевозками столицу Советского Союза, и, во-вторых, в силу центрального географического положения Москвы в европейской части СССР, является главным транзитным узлом Союза. Около половины всех пассажиров дальнего следования и всего грузооборота, попадающих в Московский узел, следуют транзитом.

Б. Каменный мост. Береговой пролет



Вид на новый Каменный мост и Кремль



Б. Каменный мост. Боковой сход

Московский узел, стихийно создававшийся в процессе строительства отдельных железных дорог, весьма сложен и запутан. Он состоит из 11 радиальных железных дорог, сходящихся к Москве и соединенных между собой Окружной железной дорогой и несколькими соединительными ветвями. Узел имеет 9 вокзалов, из них только один (Курский)—проходной, остальные же восемь — тупиковые.

Окружная железная дорога, построенная в 1903—1908 гг., в своей южной части слишком приближена к центру. В этой части она уже превратилась во внутригородскую дорогу, разобщает отдельные территории города, стесняет движение и как бы сдавливает город, подобно поясу, который стал тесен для развившегося организма.

Основные недостатки Московского узла следующие:

тупиковый характер вокзалов, сильно снижающий их пропускную способность и заставляющий их сильно расширяться территориально и занимать большие площади городской земли, которая могла бы быть использована по другому назначению;

разобщенность отдельных районов города, отделяемых один от другого врезавшимися в город железнодорожными путями, при крайней недостаточности и малых габаритах существующих путепроводов;

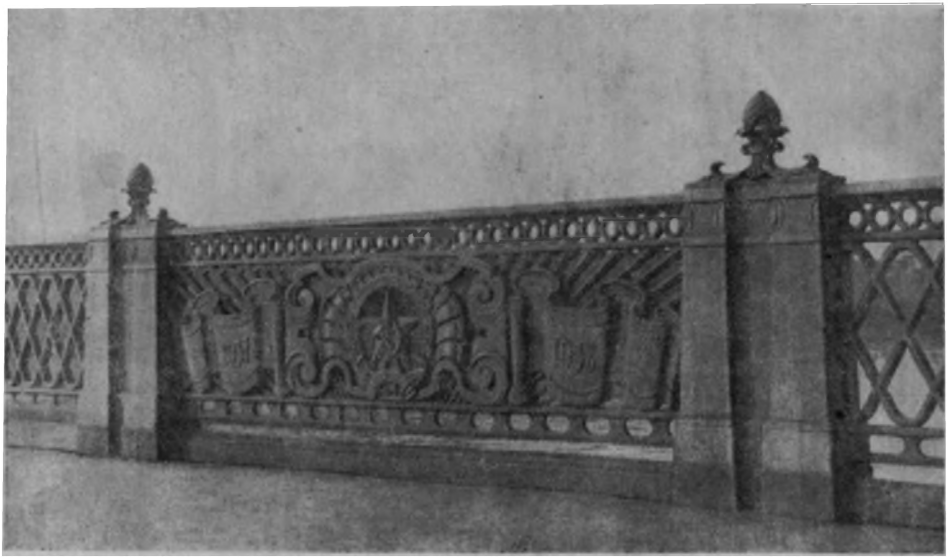
наличие в городе технических и сортировочных станций, занимающих большие территории, и крайне неэффективное использование железнодорожных земель так называемой «полосы отвода», занятой зачастую

Вид на Бородинский мост и Дорогомиловскую набережную

не техническими сооружениями, а мелким деревянным жильем и всякими будками, сараями и прочей мелкой застройкой, а то и вовсе пустующей;

наличие в узле паровой тяги (за исключением пригородных участков трех дорог), что загрязняет город.

Несмотря на то, что в годы первой и второй пятилеток были проведены крупные работы по развитию узла, он является крайне перегруженным и во многих отношениях устарелым.



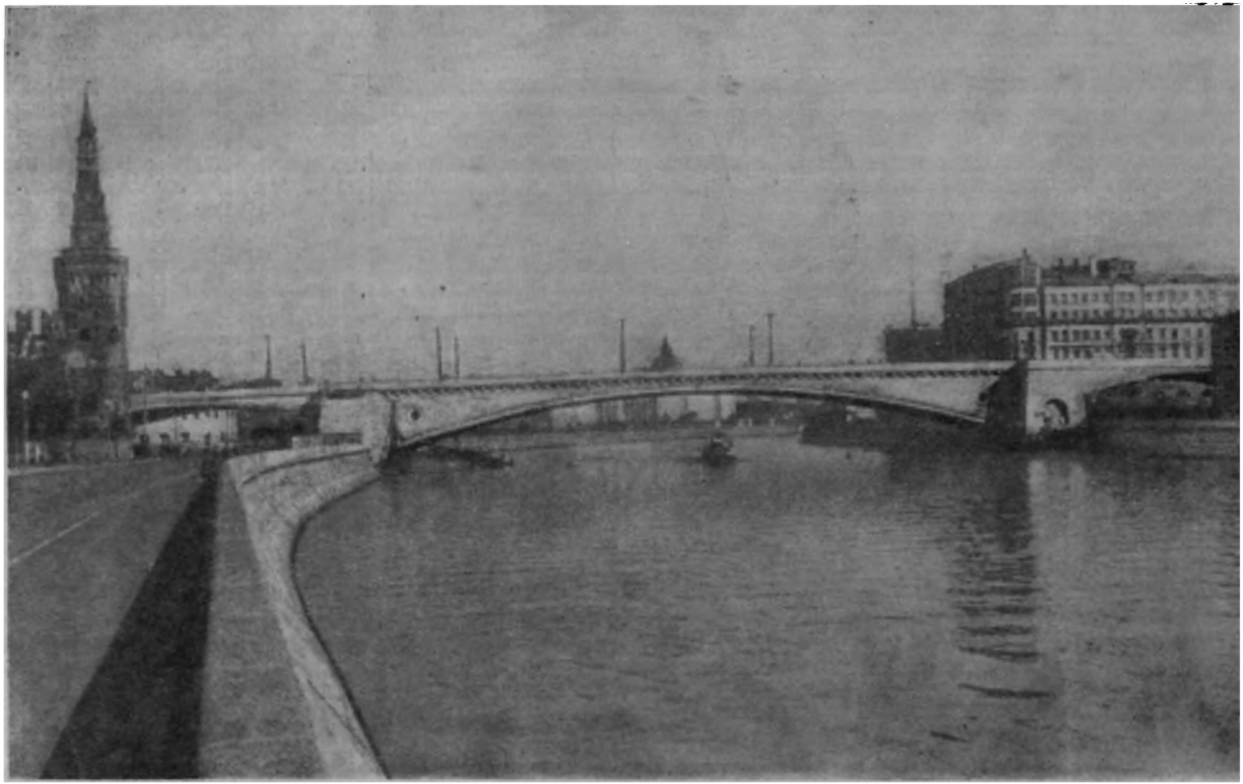
Новоспасский мост. Деталь решетки

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР по реконструкции Москвы даны четкие и ясные директивы по реконструкции также и Московского железнодорожного узла.

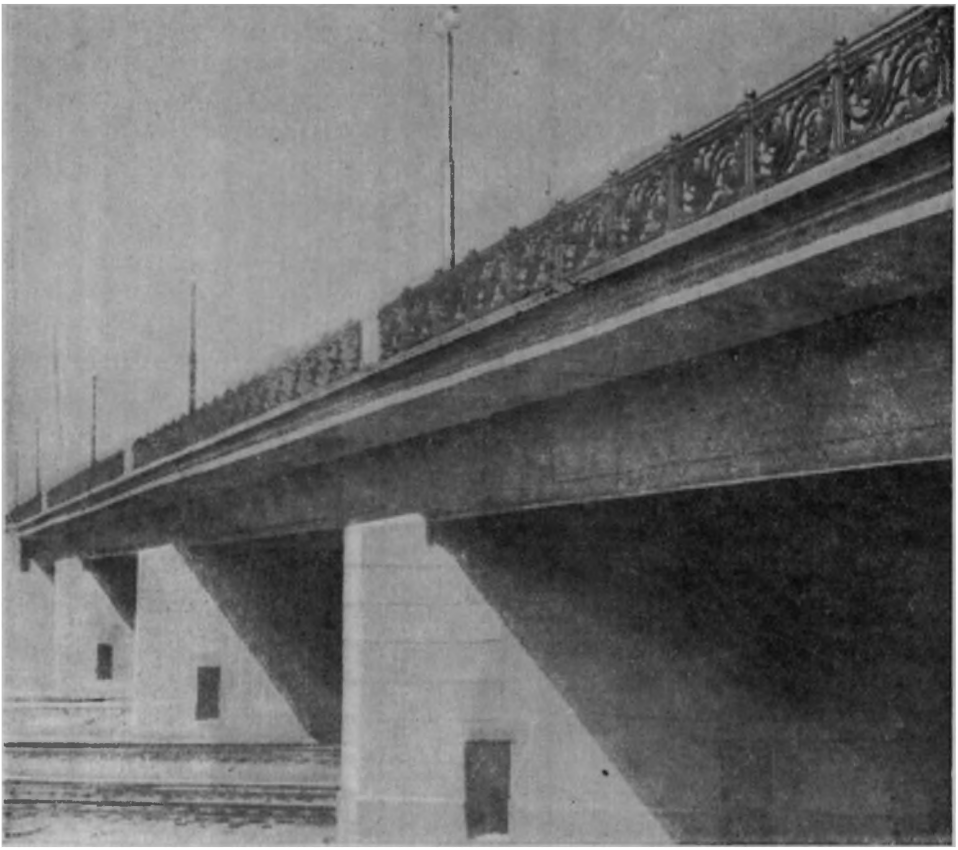
«Разгрузить город от сортировочных и технических железнодорожных станций с постепенным выводом их, а также внутригородских прирельсовых складов, за пределы города.

Соединить сходящиеся к Москве линии железных дорог тоннелями, построив в первую очередь тоннель, соединяющий линию Курской железной дороги с линией Октябрьской железной дороги.

Перенести часть линии Окружной железной дороги в направлении к юго-западу и юго-востоку от нынешней ее трассы, предусмотрев в бу-



Новый Москворецкий мост

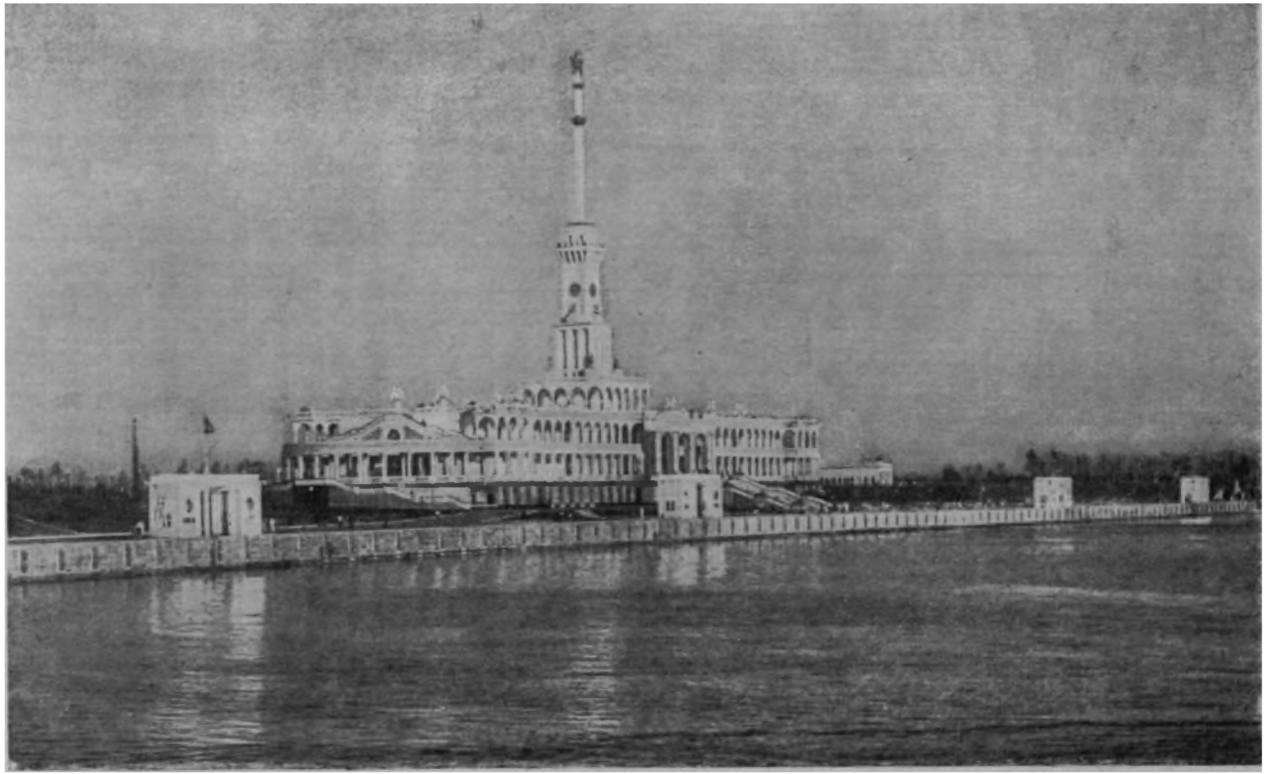


Крестовский путепровод

дущем сооружение второй окружной железной дороги за пределами города для полной разгрузки города от всех грузовых транзитных железнодорожных потоков.

Электрифицировать все движение в Московском железнодорожном узле и в первую очередь пригородное».

Во исполнение этой директивы НКПС разработан проект реконструкции железнодорожного узла. Составлен проект переноса южной части Окружной железной дороги от ст. Андроновка до ст. Братцево. К осуществлению первой очереди отвода Окружной железной дороги от ст. Андроновка до ст. Красное уже приступлено.



Химкинский речной вокзал. Арх. Рухлядев

В том же постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР указано: «Построить Крестовский, Остаповский, Митьковский и Ленинградский путепроводы. Строительство Крестовского путепровода закончить в 1938 г.»

Эта директива была выполнена досрочно в 1937 г. Введен в эксплоатацию новый Крестовский путепровод шириною в 40 м.

Красивая чугунная решетка и четыре монументальных постамента при въездах весьма удачно оформляют путепровод, придавая ему вид отличного архитектурного сооружения.

Составляются проекты путепровода следующей очереди — Ленинградского, Волоколамского, Остаповского, Митьковского, Московско-Донбасского и др.

Вопросы внутригородского транспорта имеют крупнейшее значение в деле планировки и реконструкции городов. Введение механического транспорта, бурное развитие автомобилизма произвели за последние десятилетия буквально целую революцию в городском транспорте.

Общественный транспорт Москвы развивается исключительно бурными темпами. Так, например, в 1938 г. в Москве перевезено пассажиров почти в десять раз больше, чем в 1913 г.

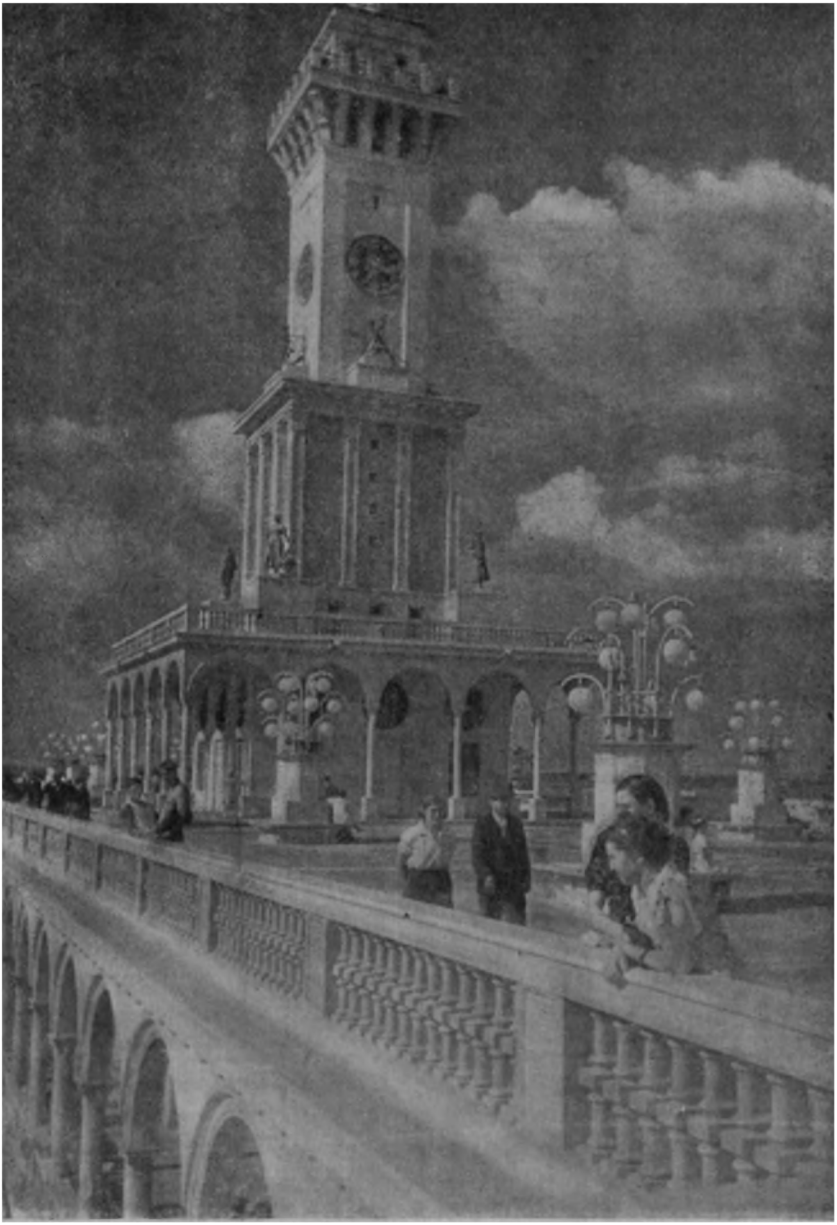
Колоссальное развитие пассажиро-перевозок по городу за годы революции указывает не только на увеличение населения, но и на огромное развитие его подвижности.

Действительно, 6—7—8 часовой рабочий день, широкое вовлечение женщин в производство, развитие культурных потребностей, участие в общественной работе — все это привело к тому, что по подвижности населения Москва перегнала крупнейшие города мира.

Трамвай, который еще несколько лет тому назад был единственным видом общественного транспорта, хотя и продолжает сохранять свое ведущее место, но уже заметно оттесняется новыми видами общественного транспорта: метро, автобусом, троллейбусом и такси.

Несмотря на бурный рост, все виды московского городского транспорта работают с огромной перегрузкой.

Нагрузка трамвайной сети составляет около 10 млн. перевозимых пассажиров на 1 км двойного пути. Эта нагрузка не только превышает нагрузку трамвайного движения во всех крупнейших городах мира, где она не превышает 1 500 тыс. пассажиров на 1 км пути, но превышает даже загрузку иностранных метрополитенов, которые имеют от 5 до 7 млн. пассажиров на 1 км пути.



Химкинский речной вокзал. Верхняя терраса. Арх. Рухлядев

В том же постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР даны следующие директивы в отношении дальнейшего развития трамвая.

«Построить новые пассажирские трамвайные линии в течение десятилетки на протяжении 400 км, в том числе на трехлетие — 100 км.

В связи с развитием метро, автобусного и троллейбусного движения в центре города, считать необходимым снять с наиболее напряженных улиц трамвайное движение с перенесением его на окраинные улицы города».

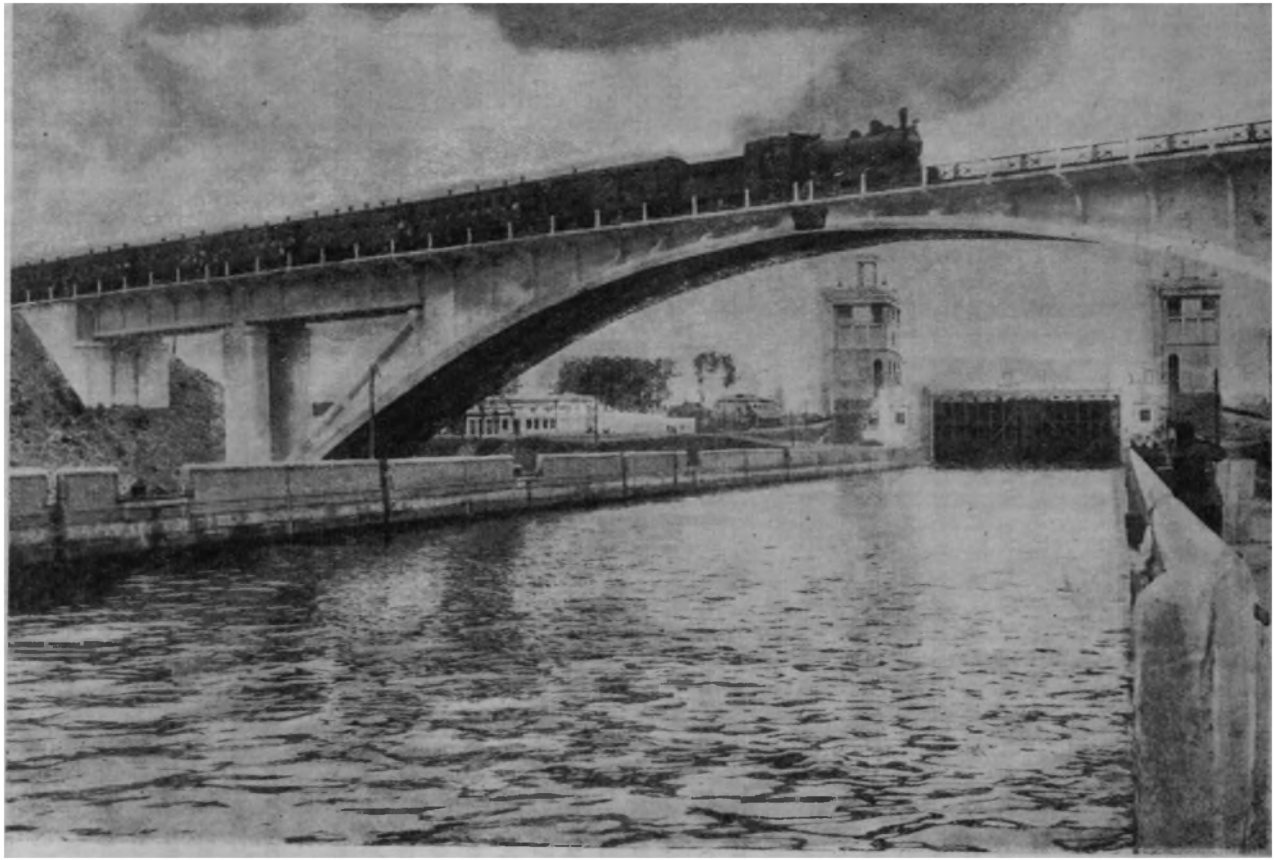
При постепенном отступлении из центра перед трамваем стоят огромные задачи по обслуживанию окраинных районов и пригородных территорий города. Большое внимание должно быть уделено улучшению технической базы и внедрению нового типа комфортабельных вагонов.

Москвичи по праву гордятся своим самым лучшим в мире метро им. Л. М. Кагановича. В 1935 г. вступила в эксплоатацию первая очередь метро, линии Сокольники — Парк культуры им. Горького и ст. Библиотека имени Ленина — Смоленская площадь. Протяженность линий первой очереди — 10,9 км. В 1937 и 1938 гг. вступили в эксплоатацию линии второй очереди: Смоленская площадь — Киевский вокзал, площадь Революции — Курский вокзал и площадь Свердлова — станция «Сокол». Протяженность линии второй очереди — 14,6 км.

Уже развернуто строительство линий метро третьей очереди по направлению Курский вокзал — Измайловский стадион им. Сталина и площадь Революции — завод им. Сталина. Протяженность линии третьей очереди равна 13,8 км.

По своему техническому оснащению, по скорости и безопасности движения московское метро далеко превосходит все заграничные. За три с лишним года эксплоатации нашего метро не было ни одной человеческой жертвы, тогда как статистика эксплоатации иностранных метро показывает, что на каждые 10 млн. перевезенных пассажиров там приходятся 3 жертвы. Воздух в московском метро обменивается восемь раз в течение одного часа, что также значительно больше, чем в заграничных метро.

Архитектура московского метро им. Л. М. Кагановича легка, изящна, радостна; богатство отделки станций совершенно исключительно. Общепризнано, что архитектура метро является блестящей победой советского строительного искусства. Приезжающие в Москву иностранцы отдают должное московскому метро: «Бельгийская делегация выражает



Канал Москва—Волга. Вид на железнодорожный мост и шлюз

свое восхищение. Московский метрополитен — новое чудо мира. (Подписи) 30 мая 1938 г.».

«Да здравствует метрополитен Москвы — самый лучший метрополитен мира, грандиозное сооружение, достойное советской власти!» — пишет французская делегация, приехавшая на первомайские торжества 1938 г.

Советские люди приносят свою благодарность руководителям партии и правительства, заботами которых столица Советского Союза получила совершеннейший вид городского транспорта. «Спасибо партии, спасибо товарищу Сталину и товарищу Кагановичу за такое прекрасное метро. Все, что мы видели на метро, поистине незабываемо на всю жизнь, — писали комбайнеры Северокавказского зернотреста. — В архитектуре метро продуманно использовано классическое наследие прошлого (ст. «Курская», «Красные ворота» и др.), а также смело применены новые архитектурные формы и новые строительные материалы — сочетание нержавеющей стали с камнем и т. п. (ст. «Площадь Маяковского», ст. «Динамо», ст. «Аэропорт»)...».

«...На метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли — что ни станция, то дворец, что ни дворец, то особому оформленный. Но каждый из этих дворцов светит одним огнем, огнем идущего вперед, побеждающего социализма!» (Л. М. Каганович).

Москва к концу 1938 г. обладала автобусным парком в составе свыше 1 300 машин. Автобусное движение усиленно развивается, замещая в центре города снимаемый громоздкий трамвай, обслуживая ряд линий на периферии города и ряд загородных линий на Подольск, Бронницы, Красную Пахру, Ногинск и пр.

Троллейбус является одним из самых молодых видов общественного транспорта. Его комфортабельность и большая, по сравнению с автобусом, гигиеничность (отсутствие отработанных газов) делают его одним из наиболее удобных видов городского транспорта.

Исключительное развитие получило в Москве за последнее время таксомоторное движение. По постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР о генеральном плане реконструкции Москвы парк такси к концу 1938 г. должен быть доведен до 2 500 единиц. Однако это задание правительства было значительно превышено — к началу 1939 г. количество легковых такси в Москве доведено до 4 000, а количество грузовых такси — до 1 500.

Бурное развитие городского движения и в первую очередь автотран-

спорта ставит в самой острой форме ряд требований по обеспечению нормального движения по улицам и площадям. В ряде крупнейших городов Западной Европы и Америки развитие автотранспорта привело к заторам и резкому снижению скорости: в «часы пик» автотранспорт там движется со скоростью пешехода. Начинают давать себя чувствовать заторы и в Москве. Такое положение властно диктует необходимость расширения улиц.

«Расширение улиц произвести за счет сноса некоторых зданий и не медленной ликвидации клумб и газонов на улицах, а на некоторых улицах также и деревьев, насаженных вдоль улиц, сужающих проезжую ширину улиц и мешающих движению (например на Мещанской, Каляевской, Дорогомиловской, Тульской и др.)». (Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.)

Опыт показывает, что наиболее узким местом для движения являются перекрестки. Для создания нормальных условий внутригородского движения, наряду с расширением и пробивкой новых улиц, генеральным планом предусмотрено устройство пересечений на разных уровнях (такие пересечения в Париже называются «пассажами»). В первую очередь, пересечения в разных уровнях будут устроены на площади Маяковского и на площади Пушкина.

Необходимо также обеспечить автотранспорт местами для остановок и кратковременных стоянок.

В качестве первого опыта намечено создать крупную общественную стоянку с диспетчерской службой на территории старого гостиного двора для обслуживания учреждений, расположенных в Китай-городе.

Вопрос с «жильем» для машин, т. е. вопрос о гаражах и местах для безгаражных стоянок, принял в настоящее время неменьшую, а может быть бóльшую остроту, чем вопрос с жильем для людей. Уже сейчас выстроены и строятся 5-этажные гаражи для такси.

В целях приближения гаражей к месту жилья, в будущих кварталах придется устраивать подземные гаражи. Большое распространение принимают безгаражные стоянки, введенные по инициативе т. Н. С. Хрущева.

Неровный рельеф Москвы ставит перед планировщиками особо ответственную задачу в области вертикальной планировки. Крутые уклоны на магистралях: Рождественский бульвар, Таганская гора и другие должны быть смягчены, застройка высоких берегов на Ростовской, Котельнической, Новоспасской и других набережных должна быть увяза-

на с крутым рельефом и обогащена соответствующими архитектурными приемами.

В постановлении ЦК и Совнаркома холмистый характер Московского рельефа отмечен в качестве положительного фактора.

В Москве можно указать ряд отличных примеров использования выигрышного для архитектурных качеств сильного рельефа. Так, при расширении проезда Политехнического музея, близ площади Ногина, создан откос, оформленный деревьями и монументальными лестницами. Даже старая застройка, оживленная и украшенная узором листвы, получила иной, лучший вид.

Вторым примером является участок нового и старого зданий Ленинской библиотеки. Гранитные, оформленные растительностью террасы служат монументальным цоколем под величественное здание библиотеки. Покрытый газоном, оживленный полукружиями лестницы откос у старого здания библиотеки подчеркивает праздничную гармоничность этого великолепного здания (арх. XVIII в. В. И. Баженов).

В настоящее время закончена вертикальная планировка центральной части города в пределах Садового кольца и проработаны магистрали первоочередной застройки.

Подземное хозяйство является наиболее отсталой отраслью городского хозяйства. Водостоки, водопровод, канализация, газ, телефонные кабели, осветительная сеть и ряд других подземных сооружений, уложенных в разное время, теснятся под поверхностью мостовых. Подземное хозяйство запутано, затеснено; различные сооружения часто мешают друг другу. Отсюда частые аварии и непрерывные разрытия мостовых, а следовательно, помеха движению, грязь на улицах. Хаотическое состояние подземного хозяйства в немалой степени тормозило и устройство усовершенствованных мостовых, особенно на прочном бетонном основании. Нельзя покрывать дорого стоящим усовершенствованным покрытием улицу, под поверхностью которой несколько десятков различных подземных сооружений, частые аварии которых требуют непрерывных разрытий.

Такое хаотическое состояние подземного хозяйства не является особенностью одной Москвы, оно присуще всем крупнейшим городам мира. Чрезвычайная запутанность подземных сооружений Лондона вынудила пойти на глубокое заложение тоннелей метро.

Состояние подземного хозяйства в городах капиталистических стран, где отдельные сооружения принадлежат различным компаниям, настоль-

ко запутано, что в 1937 г. был даже созван международный конгресс в Париже по городским подземным сооружениям. На международном конгрессе по градостроительству, состоявшемуся в августе 1938 г. в Мексике, специально обсуждался вопрос об «оформлении и планировке подземных сооружений».

В постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О генеральном плане реконструкции г. Москвы» даны четкие указания об упорядочении подземного хозяйства.

«Приступить с 1936 г. к реконструкции подземных устройств г. Москвы путем укладки телефонного, телеграфного, осветительного, силового кабелей, газовых и водопроводных труб в единый коллектор, позволяющий без разрытия мостовых контролировать, регулировать и ремонтировать эти сооружения.

...Установить, что замощению улиц г. Москвы усовершенствованными покрытиями должно, как правило, предшествовать строительство водостоков».

Для дренирования низкого правого берега Москва-реки в районе Дербеневской, Павелецкой и Даниловской набережных, при подъеме воды до отметки 120, был построен мощный глубокий дренаж, длиною около 4 км. Весь дренаж уложен в подземный коллектор, диаметром свыше 2 м, где могут быть расположены и другие подземные сооружения. Большой подземный коллектор проложен по улице Горького.

VI.
РЕКОНСТРУКЦИЯ УЛИЦЫ ГОРЬКОГО

Осенью 1937 г. были начаты работы первой очереди по реконструкции улицы Горького на отрезке от Охотного ряда до Советской площади. Совершенно новым явилось то, что работы по реконструкции важнейшей магистрали города велись комплексно: сразу осуществлялась застройка на протяжении около полукилометра, расширялась улица, смягчался большой уклон и приводилось в порядок подземное хозяйство путем устройства единого большого коллектора.

Старая улица Горького была кривая и имела ширину всего 18—19 м, теперь она расширяется в три раза. Красная линия новой застройки четной (правой, если смотреть от центра) стороны идет от угла дома Совнаркома в Охотном ряду и, зарезая старую застройку этой стороны, доходит до Советской площади.

Новые дома на улице Горького. Арх. Мордвинов

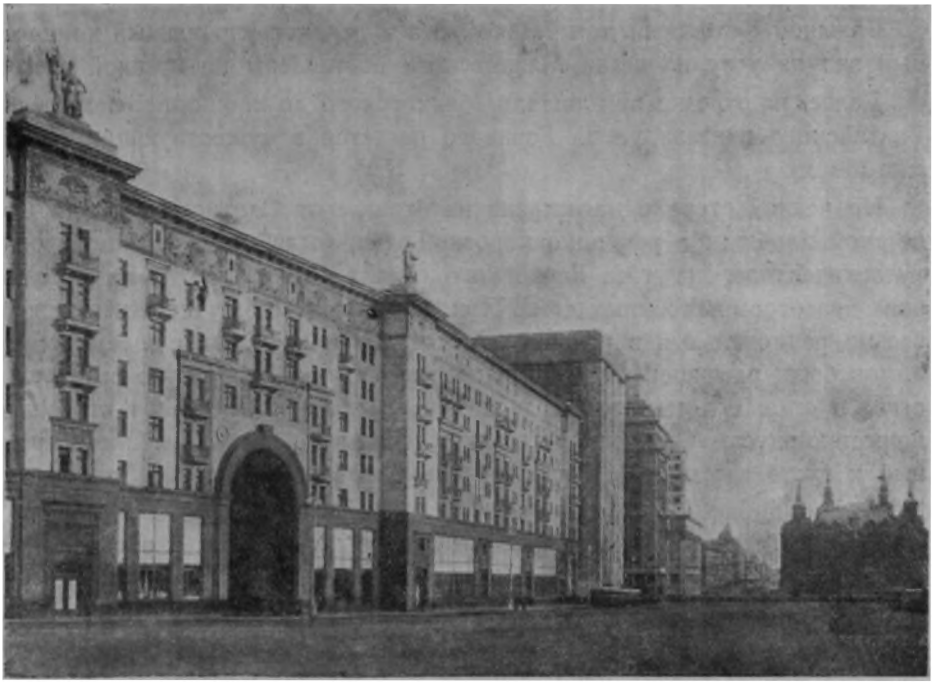
От Советской площади до площади Пушкина улица Горького будет иметь от 47,7 до 40 м ширины.

Красная линия четной стороны зарезает квартал между Советской площадью и ул. Немировича-Данченко (б. Глинищевский пер.) и частично капитальный дом № 36 по улице Горького, который намечено повернуть и поставить на красную линию или же частично подрезать.

По левой нечетной стороне красная линия от здания гостиницы «Националь» до здания Центрального телеграфа совпадает с линией существующей застройки, закрепленной этими двумя капитальными зданиями.

Из находящихся на этом участке трех зданий два малоценных здания будут снесены и на их месте будет построен новый жилой дом; третье здание (д. № 15) будет сохранено и надстроено.

Ширина магистрали в самом начале ее между домами Совнаркома и гостиницей «Националь» равна 59,4 м. Здание Центрального телеграфа было построено до составления генерального плана реконструкции Мо-



Новые дома на улице Горького. Арх. Мордвинов

сквы и было ориентировано на старую линию застройки улицы. Расположение этого капитальнейшего здания не позволило сделать улицу совершенно прямой.

Далее, от улицы Огарева до Советской площади красная линия левой нечетной стороны идет параллельно красной линии противоположной стороны на расстоянии 50 м, зарезая застройку левой стороны и выходя на торец 6-этажного дома, находящегося рядом с Моссоветом.

Старое здание Московского Совета пересекается красной линией и как представляющее историко-революционную и архитектурную ценность (произведение знаменитого русского зодчего XVIII в. М. Казакова) будет сохранено и лишь отодвинуто вглубь на новую красную линию и надстроено.

От площади Пушкина до площади Маяковского улица Горького будет расширена до 40 м, за счет левой нечетной стороны.

Большой 8-этажный дом Наркомлеса и реконструированный концертный зал на углу площади Маяковского поставлены по красной линии.

Далее, на отрезке от площади Маяковского до площади Белорусско-Балтийского вокзала улица Горького остается в существующих границах (36 м).

По четной стороне магистрали на отрезке от Охотного ряда до Советской площади в рекордно короткий срок были построены по проекту архитектора, депутата Верховного Совета РСФСР, т. А. Г. Мордвинова два огромных жилых дома. При строительстве был применен новый, весьма рациональный в условиях Москвы прием: позади существующих домов были расчищены строительные площадки и развернуто строительство; в старых домах жизнь шла нормально, а сзади росли огромные новые корпуса. Один из старых фасадных домов, наиболее прочный и густо заселенный, был передвинут в глубь квартала за линию новых домов.

Осенью 1938 г. старые фасадные дома были снесены и образовалась магистраль, оформленная новыми домами.

Одновременная стройка на огромном участке по единому архитектурному замыслу наглядно демонстрирует все преимущества комплексного подхода при застройке улиц. Тщательная отделка деталей и благородная фактура облицовочного материала (естественный камень, керамика) выгодно отличают эти сооружения от других подобных объектов.

В целях коренного упорядочения подземного хозяйства по улице Горького построен единый железобетонный коллектор шириной в 2,7 и высотой 2,4 м. В нем на полках и кронштейнах в строгом порядке располагаются подземные сооружения: энергетические кабели, телефонная связь, водопровод, теплосеть, водосток и пр.

Коллектор оборудован по последнему слову техники. Имеется диспетчерская связь. В центральном пункте управления, расположенном в тоннеле, перед глазами диспетчера расположены сигнальные лампочки. Потухание лампочек указывает, на каком участке и с каким сооружением произошла авария.

В тоннеле просторно. В любое время дня и ночи аварийные бригады могут произвести необходимый ремонт. Коллектор оборудован вентиляцией. Для подачи материалов и деталей для ремонта сделаны специальные люки.

Асфальтовая мостовая на прочном бетонном основании на улице

Горького сделана наглухо: ее не придется ковырять для ремонта подземных сооружений.

В следующую очередь работ коллектор будет проложен до площади Пушкина. По его образцу будут сооружаться коллекторы на основных магистралях города.

При реконструкции магистрали был улучшен ее продольный профиль. Между зданием Центрального телеграфа и Советской площадью раньше был крутой спуск. Этот спуск заметно тормозил движение, а в гололедицу здесь нередко случались аварии. В этом месте произведена срезка грунта, в отдельных местах срезано до 1,45 м.

Большие дорожные работы по асфальтированию широкого поля реконструированной магистрали были проведены в очень сжатые сроки осенью 1938 г. Необходимо отметить прекрасную организацию работ: строили огромные новые дома, ломали и вывозили старые, строили коллектор, перекладывали подземные сооружения, производили дорожные работы, и при всем этом движение по улице Горького не прерывалось ни на один день.

VII.

СТАЛИНСКИЙ ПЛАН РЕКОНСТРУКЦИИ МОСКВЫ БУДЕТ ВЫПОЛНЕН!

Первые три года, прошедшие с момента опубликования постановления партии и правительства «О генеральном плане реконструкции г. Москвы», положили прочное основание великой сталинской реконструкции Москвы. Еще более грандиозное строительство предстоит осуществить в ближайшие годы, в годы третьей пятилетки.

В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. Молотова сказано: «обеспечить дальнейшее развитие и реконструкцию Москвы и Ленинграда в соответствии с принятыми планами. Закончить строительство третьей очереди метро в Москве. Закончить к концу третьей пятилетки основные строительные работы по сооружению Дворца Советов».

В процессе осуществления огромного и всестороннего строительства, предусмотренного генпланом, будут застроены и архитектурно оформлены набережные и основные магистрали.

Будут закончены застройка и реконструкция улиц Горького и Ленин-

градского шоссе, Б. Дорогомиловской и Можайского шоссе, 1-й Мещанской, Каляевской, Новослободской — Бутырской, Краснопрудной — Русаковской, Преображенки, Б. Ордынки, Калужской, Садового и Бульварного колец, с пробивкой последнего по Замоскворечью. Будет пробито несколько новых магистралей, именно Новый Арбат с постройкой нового моста через Москву-реку, Новая Кировская, Новая Солянка и ряд других магистралей, а также будут реконструированы и расширены многие площади. Будет развернута застройка юго-западной территории жилыми кварталами.

Для обеспечения бурно развивающегося движения городского транспорта в самые ближайшие годы будет построен ряд подземных тоннелей для пропуска уличного движения на перекрестках в разных уровнях и несколько путепроводов. Намечено провести огромные работы по развитию зеленого строительства и созданию лесопаркового защитного пояса.

Громадное значение в реконструкции магистралей имеет жилищное строительство.

В этой важнейшей для удовлетворения насущных нужд трудящихся области необходимо напрячь все усилия, чтобы в кратчайший срок ликвидировать последствия вредительства. В целях наиболее успешного выполнения сталинского плана реконструкции Москвы необходимо пересмотреть существующую практику и методы строительства.

Наркоматы и ведомства, на долю которых (помимо Моссовета) падает 75% всего объема строительства в Москве, ведут работы крайне распыленно. Средства на строительство распределяются между отдельными предприятиями и учреждениями, причем на долю некоторых из них часто приходится по нескольку сот тысяч рублей. С такими средствами вообще трудно что-нибудь построить в Москве, а на магистралях, где строительство связано со значительным сносом и выселением, — просто невозможно.

Отсюда стремление строиться не на магистралях, а разрозненно, на свободных участках и ограничиваться главным образом надстройками или стандартными домами.

Необходимо широко использовать удачный опыт Московского Совета по застройке улицы Горького и в особенности по скоростному строительству, осуществляемому в 1939 г., при строительстве наркоматов и ведомств: не распылять средства между отдельными предприятиями, а

в централизованном порядке застраивать крупные отрезки первоочередных магистралей, осуществляя полную и всестороннюю их реконструкцию.

Для выполнения сталинского плана реконструкции Москвы нужно немалое напряжение сил, нужно широчайшие развитие механизации и индустриализации строительства, нужно высокое качество работ, высокое мастерство.

«СНК СССР и ЦК ВКП(б) подчеркивают, что задача партийных и советских организаций Москвы состоит не только в том, чтобы выполнить формально план реконструкции г. Москвы, но прежде всего в том, чтобы строить и создавать высококачественные сооружения для трудящихся, чтобы строительство столицы СССР и архитектурное оформление столицы полностью отражали величие и красоту социалистической эпохи». (Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.).

Лион Фейхтвангер, посетивший Москву в 1937 г., был прав, сказав, что важнейшей особенностью грандиозного сталинского плана реконструкции Москвы является то, что этот план неуклонно, день за днем, проводится в жизнь, что трудящиеся Советского Союза твердо знают, что то, что сказано советским правительством, будет непременно осуществлено.

Перестраивается Москва, перестраивается вся страна. На необъятных просторах нашей великой родины идет гигантское социалистическое строительство.

В процессе этого великого строительства растут и выковываются новые кадры. Обновляется и перековывается, высвобождается от наследия прошлых лет творец этого строительства — новый человек сталинской эпохи.

В этом заложен величайший смысл строительства бесклассового коммунистического общества, где люди, свободные от нужды и эксплоатации, живут радостной и счастливой жизнью.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
I. Историческое решение .	3
II. Дореволюционная Москва .	7
III. Новая планировка Москвы	11
IV. Десятилетний план работ . . .	40
V. Инженерно-транспортные задачи . . .	60
VI. Реконструкция улицы Горького . . .	77
VII. Сталинский план реконструкции Москвы будет выполнен! . .	81

Технич. редактор *Е. Я. Ривес*

Сдано в производство 4/VI. 1939 г. Подписано к печати 28/VIII 1939 г.
Объем 5¼ листа. Тираж 10.000 экз. Изд. № 236. Зак. 782.
Уполн. Мособлгорлита Б—5457. Цена 3 руб. Учет. авт. л. 5¼.

Типография Гослитиздата, Москва, 1-й Самотечный пер., 17.

ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА ПО АРХИТЕКТУРЕ

СЕРИЯ

„АРХИТЕКТУРА СТРАНЫ СОВЕТОВ"

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ:

Выпуск I. „Дворец Советов"

Выпуск II. Жуков А. Ф., Архитектура Всесоюзной сельскохозяйственной выставки 1939 г.

Выпуск III. Михайлов А. И., Архитектура канала Москва-Волга

Выпуск V. Орлеанский В. Л., Планировка и реконструкция Москвы

НАХОДЯТСЯ В ПЕЧАТИ:

Выпуск IV. Кравец С. Н., Архитектура московского метрополитена им. Л. М. Кагановича

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

Выпуск VI. Цапенко М. П., Архитектура социалистических городов

Выпуск VII. Былинкин Н. П., Рабочее жилище прежде и теперь